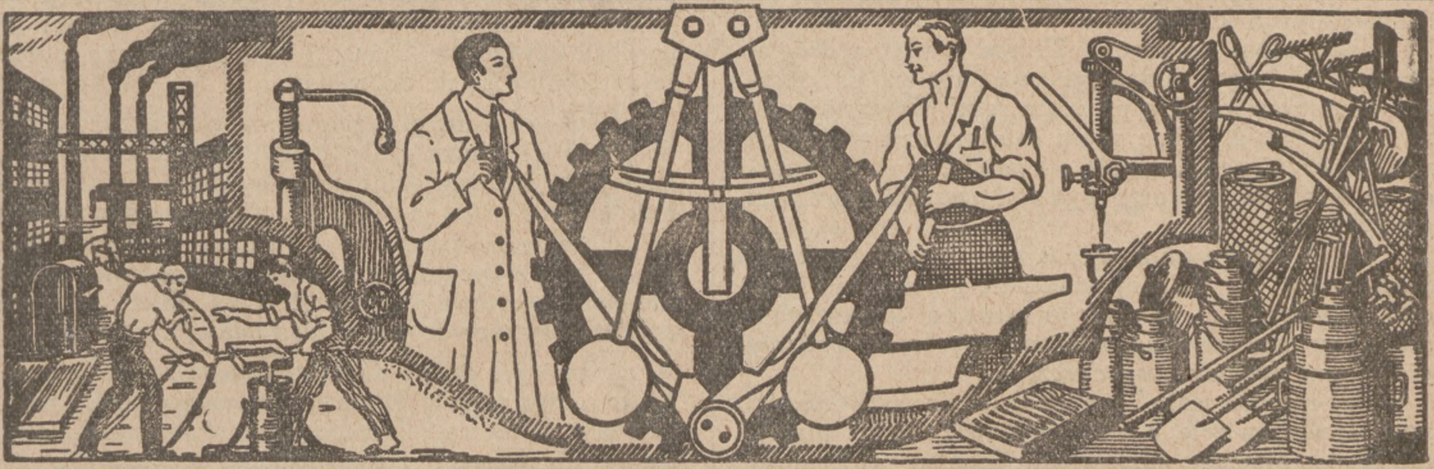
RYNEK METALOWY i MASZYNOWY

Stałe dodatki:

„Postępy w Przemyśle". — „Dział Samochodowy". — „Dział Rowerowy i Motocyklowy". — „Elektro- i Radjotechnika". — „Komunikacja i Transport". — „Dział Maszyn Rolniczych". — „Dział Budowlany, Drzewny i Ceramiczny.



PRZEDPŁATA
kwartalna 4½ zł. + 40 gr. za dostawę franko w dom.

REDAKCJA i ADMINISTRACJA
POZNAŃ, WIELKA 10. - TEL. 2277

Tygodnik abonować można na wszystkich pocztach w Państwie Polskiem.
Ceny ogłoszeń i inne warunki zamieszczone są na stronie ostatniej.

Nr. 25 Poznań, 21 czerwca 1930 Rok X

Treść Nr. 25:

O rozbudzenie przedsiębiorczości

Na pieniężnych rynkach Polski od pewnego czasu zapanowała większa obfitość i płynność pieniężna. Ostatnim tego dowodem jest chociażby subskrybcja Premjowej Pożyczki Budowlanej, pokrytej w ciągu zaledwie tygodnia w dwukrotnej wysokości, tj. 100 milj. zł. *Pieniądze więc są.*

Czemuż przypisać należy, iż pozostają one niezużytkowane, leżąc na niskoprocentowych rachunkach bankowych, lub, co gorsza, zamknięte w szafach, skrzyniach, schowane pod materacami, w pończochach i w innych mniej lub więcej dowcipnych skrytkach domowych. *Czyżbyśmy rzeczywiście byli aż tak bogaci, mieli aż tak wiele pieniędzy, a tak mało w kraju możliwości ich zatrudnienia?*

Niewątpliwie tak nie jest. Wiemy o tem doskonale wszyscy. *W stosunku do naszych szczupłych środków, do naszych obecnych oszczędności, wynoszących zaledwie 1.500 mil. fr. zł, wobec 3 miljardów fr. zł. przed wojną, roztacza się przed nami rozległe, a dotychczas odłogiem leżące pole pracy w Odrodzonej Ojczyźnie.* Wielkie meljoracje rolne, osuszenie Polesia, intensywne ożywienie naszego ruchu budowlanego, uruchomienie licznych dziedzin przemysłu, których dotychczas w Polsce nie posiadamy, jak chociażby własnego przemysłu samochodowego, zreorganizowanie i rozbudowanie naszej sieci transportowej, stworzenie wielkiego handlu zagranicznego i typu polskiego kupca eksportera, to kilka luźnych zadań, rzuconych przykładowo, które wskazują nam, że *kapitały nasze znalazłyby z łatwością zatrudnienie i to niejednokrotnie bardzo zyskowne.*

Wszak wołamy, *domagamy się kapitałów zagranicznych, za które niejednokrotnie płacić musimy fantastyczne procenty, a nie staramy się o to, by poruszyć i zatrudnić martwy pieniądz, spoczywający u nas.* Obok wielu innych momentów, do których powrócimy, *brak nam w dostatecznej mierze tego momentu psychicznego, jaki stanowi przedsiębiorczość,* inicjatywa jednostki prywatnej w gospodarczym organiźmie kapitalistycznym. Dawne tradycje, smutne doświadczenia wojenne i powojenne, z latami inflacji i kryzysów, zabiły w nas w znacznej mierze zmysł ryzyka i nadzieję sukcesu. Bardzo to źle i zarówno w interesie poszczególnych jednostek, życia gospodarczego całego kraju i budowania potęgi mocarstwowej Polski ko-

niecznej jest jak najszybsze rozbudzenie ducha przedsiębiorczości.

Oczywiście należy przyznać, że *kapitalista prywatny doznał wielu zawodów i rozczarowań, które uczyniły go ostrożnym.* Posunięcia etatystyczne, *kolosalne obciążenie przedsiębiorstw* przemysłowych i handlowych i płynąca stąd niska rentowność większości gałęzi produkcji i obrotu, wszystko to wystarczyło, by zgasić zapał do pracy. Trzeba jednak z drugiej strony liczyć się z trudną sytuacją państwa, ku któremu wszyscy wyciągają prosząco rękę. Wreszcie należy zauważyć, że mimo wielu ostatnio zawiedzionych nadziei, *czynione są wysiłki, miejmy nadzieję, że trwałe, w kierunku poprawy sytuacji przedsiębiorczości prywatnej.*

Jeżeli ciasno nam w dotychczasowych ramach, jeżeli w tej, czy w innej dziedzinie przemysłu i handlu, dusimy się wskutek nadmiaru konkurencji, *szukajmy nowych dróg, nowych sposobów, bądźmy pionierami postępu gospodarczego.*

Ileż nowych mało znanych dziedzin wytwórczości powstaje na świecie, o których prawie nic nie wiemy, lub bardzo niewiele, gdzie z powodzeniem otwierałoby się pole działania dla przedsiębiorczości prywatnej! *Umiejmy obudzić nowe potrzeby, a niewątpliwie otworzą się rozległe rynki zbytu dla szeregu produktów.*

Przesilenie, które groźną falą przepłynęło ponad nami, ciągle jeszcze trwa, lecz słabnie i zniknąć musi. Zapasy towarów stale maleją, *a wygłodzony rynek będzie musiał przystąpić do zaspokojenia swych potrzeb, a wszak olbrzymi to rynek, gdyż, mimo swe względne ubóstwo, złożony z 31 milj. obywateli.* Nigdy o tem zapominać nie możemy, spoglądając w przyszłość gospodarczą naszego narodu. Możliwości te prędzej, czy później muszą i będą wyzyskane, otwierając nam drogę do dobrobytu.

Stąd winniśmy przygotowywać się i przyzwyczaić do pracy na wielką skalę, pełnej rozmachu, w której inicjatywa i przedsiębiorczość prywatna nie gnębiona i nadmiernie przez państwo obciążana, zajmie należne jej naczelne miejsce. *Szereg naszych Targów i Wystaw, urządzonych z tak wielkim rozmachem i uwieńczonych powodzeniem,* nawet w ostatnich czasach, *czyż to nie rzucający się dowód naszej żywotności.*

Wzywając przeto do ostatecznego zerwania z polityką wrogą przedsiębiorczości prywatnej, która przez lata ciążyła na naszej gospodarce, równocześnie *wzywamy do dalszego niemarnowania schowanych pieniędzy i gnuśniejącej energji ludzkiej, dla której szerokie pole działania otwiera się w Odrodzonej Polsce.*

B. Rm.

Jubileusz propagandy wytwórczości krajowej



W roku 1910 grono działaczy społecznych z p. E. Gajzlerem, ś. p. H. Kondratowiczem i p. J. Błeszyńskim na czele, zorganizowało „Wystawę Ruchomą Prób i Wzorów Przemysłu Krajowego", mającą na celu uświadomienie ludności byłego zaboru rosyjskiego o wyrobach przemysłu wszystkich trzech dzielnic. W tym celu urządzono wystawy we wszystkich miastach byłej Kongresówki, bo dalej nie zezwolono Wystawie rozwijać swej propagandy. Również Wystawa reprezentowała przemysł polski na wystawie w Kijowie i Petersburgu, osiągając doskonałe wyniki.

W r. 1925 wznowiono działalność Wystawy Ruchomej, aby przeciwdziałać zgubnej dla interesu państwa psychozie kupowania wyrobów zagranicznych, co doprowadziło częściowo do załamania się złotego. Zakres działalności Wystawy został znacznie rozszerzony. — Zadaniem jej było informowanie sfer gospodarczych o dorobku przemysłowym poszczególnych dzielnic. Obecnie najważniejszem zadaniem Wystawy jest propaganda wśród najszerszych sfer społeczeństwa o konieczności popierania wytwórczości krajowej.

Od chwili wznowienia działalności Wystawy Ruchomej w Polsce Niepodległej zostało urządzonych sto wystaw, a w tem trzy zagraniczne w Rumunji, Szwecji i Gdańsku, gdzie Wystawa wykazała dorobek przemysłu krajowego w całym szeregu dziedzin, zdobywając dlań nowe rynki zbytu.

Wystawa w Bydgoszczy jest jubileuszową, gdyż upływa obecnie 20 lat od chwili założenia Wystawy Ruchomej, a jest setną powojenną.

W tych pięciu latach ostatnich w Wystawie brało udział ogółem pięćset firm jako stałych wystawców, oraz tysiąc trzysta jako uczestnicy poszczególnych wystaw. Cyfry te są dowodem ożywionej i skutecznej działalności Wystawą.

Tak samo ciekawe są cyfry z frekwencji zwiedzających. Kiedy w roku 1928 przeciętna dzienna ilość zwiedzających wynosiła 300 osób, to w 1929 r. — 550, a obecnie 1.300. Są miejscowości, gdzie frekwencja przewyższa nawet liczbę mieszkańców, co jest wynikiem zwiedzenia gromadnego Wystawy przez ludność okoliczną.

Mało jest instytucyj, które mogą się poszczycić tak owocną i wybitną działalnością, jak Wystawa Ruchoma Przemysłu Krajowego. Dowodem tego były liczne życzenia władz i sfer gospodarczych dalszego i pomyślnego rozwoju Wystawy z depeszą Centralnego Związku Polskiego Przemysłu, Górnictwa, Handlu i Finansów na czele, jakie Wystawa Ruchoma otrzymała w dniu swego jubileuszu.

Alfabetyczny spis

wystawców stałych Wystawy Ruchomej Prób i Wzorów Przemysłu Krajowego oraz wystawców, biorących udział w Wystawie z okazji jej jubileuszowego postoju w Bydgoszczy.

Poniższy wykaz obejmuje firmy, należące do branż, których sprawy są w naszem piśmie reprezentowane.

Belg. Sp. Akc. T-wo Połudn. Ros. Hut Lustrzanych, Radom, Nowy Świat 9, tel. 117. Wystawia: Dachówkę, szkło witrażowe, dachówkę szklaną.

Biuro Rozdzielcze Zjednoczonych Polskich Walcowni Blachy Cynkowej, Katowice, ul. Marjacka 11. Wystawia: Blachę cynkową.

Bytner L., inż., Poznań, Grudzieniec 14, telefon 18.25 i 74-21. Wystawia: Szyldy emaljowane, tablice informacyjne, firmowe i dla urzędów, tablice uliczne, plakaty reklamowe.

Chyliński Józef, fabryka graw.-medal., Warszawa, ul. Ogrodowa 25, tel. 406.46. Wystawia: Grawersko-medaljerskie wyroby.

„Copernicus", pierwsza w kraju fabryka obsadek do piór stalowych, Warszawa, Tłomackie 6-8, tel. 45-09. Wystawia: Obsadki.

Dobrowolski, inż., fabryka okuć, Warszawa, ul. Krowia 6-8, tel. 4-79. Wystawia: Okucia budowlane.

Drews Paweł, Zakłady Elektr. Radjowe, Starogard, Chojnicka 56.

Fabryka Lin i Drutu, dawn. A. Deichsel, Sp. Akc. w Sosnowcu. Wystawia: Drut, liny.

Fabryka Porcelany i Wyrobów Ceramicznych w Ćmielowie, Zarząd Warszawa, ul. Marszałkowska 91, tel. 169. Wystawia: Porcelanę stołową i techniczną.

Fabryka Wyrobów Blaszanych, W. Braunstein i Wł. Szamota, Warszawa, ul. Karolkowa 26, tel. 10-72. Wystawia: Lodownie.

„Fasmit", fabryka szczotek młyńskich i technicznych, Poznań, ul. Dominikańska 1. Wystawia: Szczotki młyńskie, szczotki techniczne.

Fraget Józef, Warszawa, ul. Elektoralna 16, tel. 41-69. Wystawia: Platery, srebro.

Gazeta Rolnicza, Warszawa, ul. Kopernika 30, tel. 58-42.

Gazownia Miejska, Bydgoszcz, Jagiellońska 38, tel. 22-35.

„Granat", S. A., Przem. Met., Warszawa, ul. Miodowa 8, tel. 172-42. Wystawia: Wieńce metalowe.

Grajnert I., Dom Mebli, Bydgoszcz, Dworcowa 8, tel. 19-21.

Gunia August w Dębicy. Wystawia: Karoserję samochodową.

Haeberle i Ska., Tow. Komandytowe, Grodzisk Mazowiecki, ul. Kolejowa 1, tel. 15. Wystawia: Wyroby szmerglowe.

„Hossyb", Żbikowskie Zakłady Stalowe, S. A., Warszawa, Jerozolimska 45, tel. 66-25. Wystawia: Pilniki, wyroby stalowe.

„Huta Bismarcka", Wielkie Hajduki. Wystawia: Benzol, odlewy, podkowy, rury stalowe, smołę, stal. koks.

Katowicka Sp. Akc. dla górnictwa i hutnictwa, Katowice, ul. Zamkowa 10. Wystawia: Blachę żelazną.

Kempa Jan, Meble, Bydgoszcz.

Kotliński Jan, Warszawa, ul. Fałęcka 13, tel. 409-30. Wystawia: Aluminjowe wyroby.

Krakowska Fabryka Drutu i Wyrobów Żelaznych, Kraków, ul. Romanowicza 5. Wystawia: Siatki.

Królikowski Wł., Warszawa, ul. Marszałkowska 11, tel. 57-19. Wystawia: Noże do przemysłu drzewnego i papierniczego.

Magistrat stoł. m. Warszawy, zakłady gazowe, Warszawa, ul. Dworska 25, tel. 79.

Malikowski Jan, Zakłady Stolarskie, Bydgoszcz, Pomorska 34.

Mann Alfons, Sp. Akc., fabryka narz. chirurg., weteryn. i wyr. stal. ostr., Warszawa, plac Małachowskiego 2, tel. 10-25. Wystawia: Chirurgiczne instrumenty, wyroby stalowe.

„Marywil", fabryka wyrobów szamotowych i kamionkowych, Radom, ul. Marywilska 1. Wystawia: Szamotowe wyroby.

Mieszczański K. M., Warszawska Fabryka Fosforobronzów i Fosforobabitów, Warszawa, ul. Leszno 119, tel. 198-82. Wystawia: Metale półszlachetne.

Modrzejowskie Zakłady Górniczo-Hutnicze, Sp. Akc., Warszawa, ul. Srebrna 9, tel. 7180. Wystawia: Butle do gazu, wyroby stalowe, młoty, szyny.

Niewczyk Stanisław, Wytw. Instrumentów Muzycznych, Bydgoszcz, Gdańska 147.

„Orloróg", Tow. Przemysłowo-Handlowe, Sp. z o. o., dawn. L. Orłowski, I. Rogowicz i Ska., Warszawa, ul. Królewska 8, tel. 101-23 i 147-78. Wystawia: Aquisol, asfalt, bituminę, izolacyjne materjały, izolacje korkowe, papę dachową, smołowe przetwory.

„Osiek", Zakłady Ceramiczne, S. z o. o., Warszawa, ul. Chmielna 32. Wystawia: Dreny.

Państwowe Wytwórnie Uzbrojenia, Fabryka Rowerów w Radomiu, Warszawa, Duchnicka 3.

Państwowe Zakłady Inżynierji, Warszawa, Królewska 35, tel. 430-54 i 523-25.

Pasternak Jan, Sędziszów, Małopolska. Wystawia: Magle pokojowe.

„Pelika", fabryka wyrobów metalowych, S. A., Warszawa, ul. Siepińska 10, tel. 107-52.

„Perkun", Towarzystwo Fabryki Motorów, Sp. Akc., Warszawa, ul. Grochowska 46, tel. 84-40. Wystawia: Motory spalinowe.

Pierwsza Wielkopolska Fabryka Instrumentów Muzycznych, Juljan Kiełbich, Bydgoszcz, Król. Jadwigi 16, tel. 12-18.

„Pocisk", zakłady amunicyjne, Warszawa, ul. Mińska 29, tel. 3-65 i 3-89. Wystawia: Naboje myśliwskie.

Polskie Radjo, Warszawa

Pierwsza w Kraju Fabryka Broni Siecznej, G. Borkowski, Warszawa, ul. Leszno 27, tel. 143-86. Wystawia: Broń białą.

Polskie Zakłady Radjotechniczne, Warszawa, ul. Boduena 4, tel. 303-00. Wystawia: Radjoaparaty.

Przemysł Muzyczny Świecie n. Wisłą, Instrumenty Muzyczne, Przedst. Nikodem Szmelter, Poznań, Gwarna 16, tel. 30-92.

„Przetwory Kamienne", S. z o. o., Tomaszów Mazowiecki. Wystawia: Izolacyjne materjały, piasek i żwir kwarcowy.

„Pustelnik", zakłady ceramiczne, Warszawa, ul. Królewska 8, tel. 86-88. Wystawia: Cegłę, dachówkę, kafle.

Schöpper Oskar, Wytwórnia Pieców i Kuchen Przenośnych Kaflowych, Bydgoszcz, Zduny 5, tel. 20-03.

„Silesia", Huta, Paruszewice. Wystawia: Naczynia emaljowane.

Składnica Straży Pożarnych, Warszawa, ul. Senatorska 29, tel. 277-42. Wystawia: Kaski strażackie, sprzęt pożarniczy, sikawki.

Słomski Paweł, Wytwórnia Szyldów Reklamowych, Bydgoszcz, ulica Jezuicka 16, tel. 6-18.

Sp. Akc. Wielkich Pieców i Zakładów Ostrowieckich, Warszawa, ul. Ujazdowska 51. Wystawia: Wagony, wagoniki, żelazo i stal.

Staszewski Maksymiljan, Piece kaflowe, Bydgoszcz.

Surniak — Tomsa, Foremki do wypieku ciast, Lwów, Traugutta 23.

Szczurowski S. J., Naczynia kuchenne i przyrządy.

„Tobal", Dykty klejone, T-wo B-ci L. i Al. Lourie, Pińsk, Fabr. Skład, Bydgoszcz, Podgórna 1.

Tow. Mechaników Polskich z Ameryki, Sp. Akc., Warszawa, ul. Marszałkowska 46, tel. 106-06 i 106-22. Wystawia: Narzędzia, obrabiarki, rury, odlewy, naczynia kuchenne.

Towarzystwo Przemysł.-Handlowe, maszyny do prania syst. T. Podoskiego, Warszawa, ul. Natolińska 4, tel. 311-86. Wystawia: Maszyny do prania, pralnie.

Towarzystwo Sosnowieckich Fabryk Rur i Żelaza, Warszawa, ul. Mazowiecka 7, tel. 25-93, 25-94, 67-27 i 67-28. Wystawia: Rury żelazne.

Weiserbs G., Rzeźby i Drzeworyty, Warszawa, Zimna 4.

Wichert Bracia, Zakłady Przemysłowe, Starogard.

„Wtór", Polski Powielacz, Warszawa, ul. Leszno 57. Wystawia: Powielacze.

Zakłady Elektro-Mechaniczne „Bemi", Bydgoszcz, Św. Trójcy 10, tel. 741.

Zawadzki Franciszek, Bydgoska fabryka stempli, Bydgoszcz, ulica Pomorska 70, tel. 70.

Zimmermann Maks, Fabryka Maszyn Masarskich, Bydgoszcz, Jagiellońska 37, tel. 803.

Kupując polski towar — wzbogacasz kraj i siebie samego !!!

Rząd zgodził się na podwyżkę cen żelaza

Według wiadomości z Warszawy, rząd zgodził się ostatecznie na podwyżkę cen żelaza opierając swą decyzję na tem, że huty pracują naogół ze stratami. W łonie jednak tego przemysłu nie zdecydowano się jeszcze na skorzystanie z tego upoważnienia i wprowadzenia podwyżki cen w życie. Przemysł żelazny skłania się bowiem raczej ku koncepcji obniżenia cen i zwiększenia konsumcji wewnętrznej. Obniżenia cen miałoby się jednak dokonać kosztem redukcji płac robotniczych, co jest oczywiście nierealnem. Przemysł żelazno-hutniczy rozwija obecnie znaczniejszy eksport ze względu na zamówienia z Rosji Sowieckiej. Zamówienia te nie będą jednak odnowione w poważniejszych rozmiarach.

Ze Zjazdów Techników Kolejowych

Dnia 18 maja rb. odbył się w Warszawie Zjazd Techników, zrzeszonych w organizacji Zjednoczenia Kolejowców Polskich.

Zjazd ten stał na bardzo wysokim poziomie, a dążeniem jego było postawienie kategorji techników w hierarchji kolejnictwa na takim poziomie, jaka się jej z tytułu wykonywanych ciężkich obowiązków słusznie należy. Po przeprowadzonej rzeczowej dyskusji, w której zabierali głos przedstawiciele wszystkich D. O. K. P. i wszystkich dzielnic, Zjazd wysunął konkretnie opracowane wnioski, które z pomocą silnej organizacji, jaką jest Z. K. P. mają doprowadzić do urzeczywistnienia postulatów na wstępie naprowadzonych.

Postulaty te są następujące:

1. Na stanowiska średnio-techniczne dopuszczać w przyszłości tylko kandydatów, absolwentów szkół średnio-technicznych.

2. Nawiązanie kontaktu celem współpracy ze Związkiem Polskich Zrzeszeń Technicznych w Warszawie itp. związkami.

3. Opracowanie materjału, zebranego w drodze ankiety, oraz nawiązanie w tej sprawie kontaktu z M. K., Oświaty i Robót Publicznych.

4. Nawiązanie kontaktu z przedstawicielami ciał ustawodawczych.

5. Zorganizowanie Komitetu, złożonego z przedstawicieli wszystkich w rachubę wchodzących związków, oraz zorganizowanie Biura Prasowego, któreby regularnie w pewnych odstępach czasu informowało społeczeństwo o stosunkach zawodowych, materjalnych i społecznych technika polskiego.

W sprawach kolejowych.

6. *Umożliwienia przejścia wybitnym technikom do stanowisk, do których w zasadzie wymagane są studja politechniczne.*

7. *Większe usamodzielnienie stanowisk, zajmowanych przez pracowników średniotechnicznych, aniżeli to ma miejsce dotychczas.*

8. Przyłączenie się do ogólnych postulatów, wysuwanych przez Z. K. P. odnośnie do płac i praw pracowników kolejowych.

Na Zjeździe tym wybrano również Zarząd Zrzeszenia w składzie następującym:

Prezes Herzig, zaw. odc. drog. Katowice.

Wiceprezes Pociata st. technik, redaktor czasopisma „Technik Kolejowy".

Sekretarz Białecki, geometra Wydz. Prawnego D. K. P. Warszawa.

Skarbnik Lizewski, zaw. odc. drog. Modlin.

Członkowie Zarządu: Piotrowski, technik D. O. K. P. Katowice i Narocki, zaw. odc. drog. Gdańsk.

W pierwszych dniach czerwca rb. odbył się w Katowicach Wszechpolski Zjazd Delegatów Zrzeszenia Techników Kolejowych z udziałem 200 osób. Obrady zagaił prezes Zarządu Głównego, p. Bielecki z Warszawy.

Obrady Zjazdu nacechowane były powagą. Zarząd wybrany został w dawnym składzie, tj. prezes — Bielecki, wiceprezesi: Rajca i Paszkiewicz, skarbnik Misiewicz i sekretarz Skorupka.

Najważniejsze z pośród powziętych przez Zjazd wniosków obejmują następujące sprawy:

1. Konieczność rozpoczynania robót budowlanych kolejowych jednocześnie z rozpoczęciem sezonu roboczego.

2. Przyśpieszenie reorganizacji i usamodzielnienie kolei państwowych.

3. Wprowadzenie przy budowie nowych kolei systemu koncesyjnego jako jedynie możliwego do zrealizowania w naszych warunkach finansowych.

4. Wydatniejsze zaopiekowanie się przez Ministerstwo Komunikacji średniem szkolnictwem technicznem kolejowem.

5. Podniesienie zapomogi pośmiertnej za zmarłych członków do 1 000 zł.

Po obradach uczestnicy Zjazdu zwiedzali przez dwa dni kopalnie, huty i zakłady przemysłowe Górnego Śląska.

Wyniki reorganizacji Zakładów Tow. „Lilpop, Rau i Loewenstein"

Pod powyższym tytułem wygłoszony został dnia 30 maja rb. w sali Stow. Techników odczyt inż. Józefa Zaporskiego, dyrektora technicznego Zakładów Tow. „Lilpop, Rau i Loewenstein", poświęcony omówieniu wyników pracy nad racjonalizacją produkcji tego Towarzystwa, przeprowadzonej przy pomocy amerykańskiego inżyniera p. Clark'a.

Prace reorganizacyjne rozpoczęto od ostatniego etapu fabrykacji, to jest od hali montażowej, gdzie przedewszystkiem pouczono majstrów o konieczności rozplanowywania roboty na dzień następny i kontrolowania, czy plan ten został wykonany. W tym celu zapoznano majstrów z wykresami Ganta, ułatwiającemi tego rodzaju pracę. Celem maksymalnego wykorzystania pracy robotników wykwalifikowanych i oszczędzeniu im czasu, jaki marnował się przy wyszukiwaniu potrzebnych narzędzi i materjałów, powierzono tę czynność robotnikom niewykwalifikowanym. Wypisywanie kwitów magazynowych powierzono specjalnym ludziom, zwanym rozdzielcami, rekrutującemi się z pośród kontrolerów fabrycznych.

Celem ujednostajnienia całokształtu pracy przystąpiono do sporządzania zasadniczych planów pracy dla całości montowni, których zadaniem jest tak sharmonizować pracę poszczególnych działów montowni, by jedne zabiegi nie przeszkadzały innym. Na podstawie tych planów zebrano potrzebne dane o czasie pracy, potrzebnym na wykonanie poszczególnych momentów montażu, dzięki czemu można było opracować ogólny plan pracy, na podstawie którego przewiduje się już zgóry datę ukończenia montażu każdego wagonu.

W miarę tego, jak pracę przystosowano z coraz większą ścisłością do dziennych planów pracy, okazało się, że wiele czynności da się łatwo uprościć. W tym celu zorganizowana została specjalna Sekcja Usprawnień.

Dla ilustracji znaczenia pracy Sekcji Usprawnień przytoczył prelegent, że montaż podłogi w wagonie, który początkowo wynosił 188 pracogodzin, sprowadzono przez przeniesienie poszczególnych fragmentów pracy do innych warsztatów do 69 pracogodzin, z czego wykonywuje się w warsztatach 51 pracogodzin, a w wagonie 18 pracogodzin, zyskując w ten sposób oszczędność 119 pracogodzin.

W ostatecznym rezultacie osiągnięto, że montaż wagonu osobowego II klasy, który przed usprawnieniami trwał 180 dni, trwa obecnie niespełna 90 dni, a montaż wagonu osobowego III kalsy, który trwał około 130 dni, trwa obecnie 60 dni, przyczem podnieść należy, że wyrabiane przez robotników premje uległy znakomitej poprawie.

Poza usprawnieniem operacyj, duży bardzo wpływ na potanienie produkcji mają usprawnienia ogólnych warunków pracy w warsztatach i ułatwienia międzywarsztatowego i warsztatowego transportu. Po przeprowadzeniu tych usprawnień uzyskano poza lepszą wydajnością pracy robotników, poważne potanienie transportów, osiągnięte drogą znacznego zmniejszenia ilości robotników transportowych.

Bardzo cenne wyniki przy obliczaniu kosztów własnych dało zastosowanie w fabryce obliczania tak zwanego Rachunku Bezczynności, na który zapisuje się pewną ilość kosztów warsztatowych, które nie powinny obciążać rachunku produkcji. Dzięki wprowadzeniu tego rachunku umożliwiono sobie ścisłe obliczanie stosunku kosztów faktycznych z kosztami preliminarza.

Celem umożliwienia należytego obliczenia kosztów własnych, przeprowadzono podział na poszczególne wydziały kosztów spowodowanych posiadaniem i utrzymaniem placów i budynków. Następnie obciążono wydziały kosztami ogólnemi dozoru, oświetlenia, ogrzewania itp., obliczając je na każdy metr podłogi. W dalszym ciągu, zależnie od charakteru warsztatu, kosztem każdego metra obciążono bądź stoisko wagonem, bądź maszyną, bądź miejsce pracy robotników. Dodając do tych kosztów wydatki na utrzymanie i posiadanie maszyn, otrzymano koszty warsztatowe, przypadające na poszczególną maszynę, lub miejsce pracy w ciągu roku. Dzieląc w ten sposób otrzymaną cyfrę przez ilość godzin pracy w ciągu roku, otrzymano koszt maszynogodzin lub miejsca pracy. Wyrób obciąża się powyższemi kosztami, pomnożonemi przez ilość zużytych godzin maszyny, lub miejsca w hali montażowej.

Różnica pomiędzy takiem potraktowaniem kosztu własnego, a poprzednio praktykowanym podziałem tych kosztów polega na tem, że dawniej obciążenie wyrobów kosztami ogólnemi dokonywane było odnoszeniem tychże proporcjonalnie do kosztów robocizny. Ta metoda stosowana bardzo często jest błędną, gdyż koszty warsztatowe są najzupełniej niezależne od kosztów robocizny.

Koszty własne podawane są w ciągu 48 godzin do wiadomości Biura Kosztów, które na ich podstawie oblicza na kartach roboczych zarobki robotników i przesyła je następnego dnia do Biura Wypłat. Wprowadzenie kart roboczych pozwala na b. ścisłą kontrolę robocizny i obecności robotników w warsztacie.

Bardzo ciekawe wyniki dała reorganizacja w magazynach, zmierzająca ku możliwie najekonomiczniejszemu wykorzystaniu miejsca przy zwiększeniu łatwości obsługi magazynów i warsztatów.

Przez specjalną konstrukcję półek i znormalizowanie skrzynek, używanych w warsztatach, doprowadzono do zmniejszenia wartości magazynów o 5 proc. przy powiększeniu produkcji o 27%. Reorganizując magazyny, zastosowano metodę ciągłej kontroli remanentów, usuwając jednocześnie szereg zbędnych czynności komplikujących przejrzystość tych remanentów.

Korzyści, osiągnięte drogą reorganizacji, są wszechstronne. Produkcja została całkowicie opanowaną, a normalne funkcje kierownicze związane z produkcją, zostały ujęte w pewne zupełnie określone formy i etapy, które, wkładając zupełnie określone obowiązki na każdego pracownika, pozwalają ustalić odpowiedzialność każdego z nich, w wypadku odstępstwa od normalnego biegu.

Te tak niespodziewanie dobre wyniki reorganizacji hali montażowej, skłoniły kierownictwo Zakładów „Lilpop, Rau i Loewenstein" do przeprowadzenia reorganizacji i w innych warsztatach, którą przeprowadzono w sposób prosty i przejrzysty, wprowadzając ład i potanienie produkcji.

„Stworzoną została zdrowa podstawa, którą jest dobrze i zawczasu przemyślany plan pracy dla każdej czynności. Niema tu ani jednego momentu wyzysku — przeciwnie — przy rosnących zarobkach, praca lżejsza i w lepszych warunkach" — oto słowa, z któremi zakończył prelegent swoje bardzo ciekawe przemówienie.

NOWE WYDAWNICTWA

Jakób Stefan Cezak — Geografja Gospodarcza

Autor znany, o dobrze zaprowadzonem na rynku polskich wydawnictw handlowo - gospodarczych nazwisku.

„Geografja Gospodarcza" Cezaka nie jest obca naszym czytelnikom — dziś piszemy o jej wydaniu trzeciem (wkrótce zapowiada się wydanie IV.). Spory tomik obejmuje 400 str. tekstu i zaopatrzony jest rozlicznemi grafikonami, ilustracjami oraz mapkami w ilości ogólnej 100. Książkę zamyka obszerny wykaz literatury przedmiotu, jak również skorowidz nazw geograficznych.

Przechodząc do układu książki zaznaczyć wpierw trzeba, że rozpada się zasadniczo na sześć części (Ogólne warunki życia gospodarczego; Wytwórczość roślinna i zwierzęca; Górnictwo i przemysł; Komunikacja i handel). Wykład jasny, raczej popularny, niżli skomplikowany; unika nic nie mówiących uogólnień, lecz nie ma zamiaru przeciążać pamięci czytelników masą zbędnych szczegółów, bez żadnej wartości praktycznej. W miarę zgłębiania podręcznika p. Cezaka zyskuje się encyklopedycznie kompletny pogląd na cały szereg dziedzin wiedzy handlowej.

Geografja Gospodarcza. Pojęcie ważkie. Pojęcie szerokie zarazem wymowne i tak już niezbędne dla umysłowości świata współczesnego....

U nas potrzeba jeno, by znaleźli się utalentowani popularyzatorzy: by zwłaszcza dotrzeć z temi pojęciami na możliwie najszerszej płaszczyźnie do tysiącznych rzesz młodzi naszej — *Polski Jutra*. Albowiem od intensywności jej światopoglądu handlowo-gospodarczego zależeć będzie mocarstwowa pozycja ekonomiki naszej.

W tym sensie uznać należy wytrwałe zabiegi Dyrektora Państwowej Szkoły Handlowej w Zgierzu. Życzymy p. C., by wślad za wydaniem III nastąpiło wkrótce wydanie IV. — Naszym kolegom-pracodawcom polecamy „Geografję Gospodarczą" jako szczególnie pożyteczny i aktualny podarek dla uczniów, a zwłaszcza dla *starszych pomocników*, u których brak wiadomości o gospodarce Polski współczesnej jest nieraz bardzo rażący. Po 12-tu bezmała latach ponownej niezależności państwowej nie powinniśmy tego dłużej tolerować.

L. G.

? Skrzynka zapytań ?

z dziedziny porad fachowych i źródeł zakupów

UPRASZA SIĘ O PODANIE ADRESU:

Nr. 5243. fabryki. wyrabiającej naczynia szklane żeberkowe do akumulatorów radjowych.

Nr. 5382. firm, które produkują płytki do kopiowania (zwilżania).

Nr. 5388. zastępcy na amerykańskie opony samochodowe „Millera".

Nr. 5435. firmy, która dostarcza drzewo do robót piłeczkowych (Laubsägeholz).

Nr. 5470. firmy, wyrabiającej dzwonki do rowerów.

Nr. 5480. firmy dykt i fornierów w Ameryce Północnej.

Nr. 5522. firmy, mającej przedstawicielstwo na motocykle.

Nr. 5532. firmy, dostarczającej przesuwacze krążkowe (Rollbank).

Nr. 5540. firmy, dostarczającej maszynę do podnoszenia spuszczonych oczek w pończochach.

Nr. 5541. firmy, dostarczającej kluczyki do walizek.

Nr. 5545. fabryki lub firmy mogącej dostarczyć nakrętki stalowe do samochodów z gwintem i bez.

Nr. 5552. fabryki, dostarczającej pompki do rowerów i t. p.

Nr. 5553. firmy, dostarczającej nowoczesne urządzenia do wyrobu świec stearynowych z wewnętrznemi kanalikami, pochłaniającemi nadmiar stapiającej się stearyny przy paleniu świecy.

Nr. 5555. firmy, dostarczającej magneta do motorów 1-cylindrowych, rotacyjne o wysokiem napięciu.

Nr. 5559. firmy dostarczającej zamki, spinki z czerwonym krzyżem do pasków dla służby sanitarnej.

Nr. 5562. firmy, dostarczającej części zapasowe i sprężyny do automatycznego zamykacza drzwi „Comet".

Nr. 5575. fabryki, wyrabiającej klucze do zamków meblowych wszelkiego rodzaju i do kłódek automatycznych.

Nr. 5576. fabryki, wyrabiającej kłódki automatyczne (automatische Hangschlösser) nr. 114, 214, 315, 415.

Nr. 5577. firmy, mogącej dostarczyć maszynę do gięcia kolan do rur dymnych ewtl. z narzędziami.

Nr. 5580. Fabryki, wyrabiającej maszynki nożne i ręczne do wyrobu sznurowadeł.

Nr. 5582. Kto dziurkuje przeciągadła do drutów, które już były używane?

Nr. 5585. fabryk transmisyj żel. wałów transmisyjnych, kół pasowych, żel. itd.

Nr. 5588. fabryki pompek rowerowych.

Nr. 5589. fabryki, dostarczającej rurki celulozowe czarne i kolorowe w grub. 22—24 m/m.

Nr. 5590. fabryki, dostarczającej deczki na siodła rowerowe.

Nr. 5591. firmy, dostarczającej rączki drewniane do pilników (Feilenhefte).

Nr. 5596. firmy, mającej na składzie cenniki modeli na wyroby betonów.

Nr. 5599. fabryki, dostarczającej maszyny do fabrykacji łańcuchów z drutu do materaców patentowych.

Z życia placówek przemysłowo-handlowych

Nowe dalsze wspaniałe zwycięstwa samochodów „Tatra"

Donosiliśmy już w ostatnim numerze pisma naszego, że samochody **„Tatra"** uwieńczone zostały wspaniałym wynikiem na najmniejsze zużycie paliwa, zużywając na przestrzeni 100 klm. zaledwie 4,90 litr. benzyny a dalej, że raid wołyński ukończył się również zwycięstwem czterocylindrowej **„Tatry"** prowadzonej przez p. Marynowicza.

Dzisiaj podzielić się możemy z czytelnikami wiadomością o nowych dalszych zwycięstwach samochodów „Tatra": Dnia 8 czerwca r. b. we wyścigu górskim pod Ojcowem otrzymała czterocylindrowa, powietrzem chłodzona „Tatra" pierwszą nagrodę kategorji wozów sportowych w ogólnej klasyfikacji uzyskując trzecie miejsce. W dobrze obsadzonym wyścigu tym „Tatra" pobiła wiele maszyn konstrukcji wyścigowej o większej ilości cylindrów.

Dnia 9 czerwca r. b. odbył się w Krakowie raid pętlicowy, do którego między innemi stanęła także z samochodem „Tatra" p. Gebethnerowa. Współzawodniczka raidu odniosła chlubne zwycięstwo, zdobywając na czterocylindrowej powietrzem chłodzonej „Tatrze" pierwszą nagrodę w kategorji pań, natomiast piąte miejsce w ogólnej klasyfikacji.

Wszędzie zatem, gdziekolwiek do zawodów stają wozy „Tatra", we wszystkich konkursach urządzanych przez członków organizacyj automobilizmu, samochody „Tatra" tak w walce współzawodniczej na polu sprawności jazdy jak we wszystkich innych kierunkach wymogów nowoczesnego automobilizmu, wysuwają się na czołowe miejsce. Że rezultaty tego rodzaju świadczą chlubnie o wartości fabrykatów i samochodów „Tatra", zbytecznem chyba tłumaczyć specjalnie.

Kto interesuje się samochodami „Tatra", zechce we własnym interesie zwiedzić stałą wystawę w składzie fabrycznym **„Tatra-Auto" w Poznaniu, przy ul. Kantaka 7.** —p—

„Bielany", Warszawa, Kamedułów 71

Fabryka Wyrobów Metalowych „Bielany", której właścicielami są pp. Dr. Korczyński i K. Socha, zdobyła w kraju szeroki rozgłos dzięki produkowanym przez siebie specjalnym gaśnicom pianowym **„Perkeo".** Zalety tych gaśnic i absolutna niezawodność w funkcjonowaniu przy prostej zupełnie konstrukcji stały się głównemi współczynnikami i rozpowszechnienia zarówno w miastach, gmachach publicznych, przedsiębiorstwach fabrycznych jak niemniej w gospodarstwach wiejskich. Z tej racji wszelkie niemal w kraju handle artykułów technicznych, magazyny żelaza, narzędzi i przyborów, utrzymują gaśnice „Perkeo" na składzie jako artykuł łatwego zbytu.

Prócz gaśnic renomowanej marki „Perkeo" fabryka „Bielany" wytwarza jako dalszą specjalność chłodnice do samochodów, samolotów, traktorów itd. I te wyroby budowane z najprzedniejszego surowca, odznaczają się najstaranniejszem wykonaniem. „Bielany" w produkcji na zlecenie polecić można jako jedną z najodpowiedniejszych i najkorzystniejszych placówek, produkujących wszelkie masowe wyroby blacharskie i drobne mechaniczne.

Fabryka „Bielany" mieści się w Warszawie przy ul. Kamedułów 71, natomiast biuro sprzedaży znajduje się przy placu Napoleona 3. —p—

Wytwórnia Artykułów Blaszanych
Stanisław Wróblewski, Poznań, Piekary 3.

W tych dniach skorzystaliśmy z zaproszenia do zwiedzenia warsztatów wytwórni artykułów blaszanych p. **Stanisława Wróblewskiego,** który jako dzielny i o wybitniejszych zdolnościach fachowiec z głębszem doświadczeniem w produkcji wyrobów blaszanych, urządził na modłę nowoczesną niewielkich rozmiarów fabryczkę, stojącą jednakże pod względem technicznym na wyżynie swego zadania. Tu z tej skromnej placówki i w rezultacie mrówczej pracy wychodzą różnego rodzaju wyroby blaszane specjalnie lakierowane i barwione sposobem natryskowym, godne najprzedniejszych zakładów fabrycznych i współzawodniczące z korzyścią z tego rodzaju fabrykatami zagranicznemi. — Wytwórnia p. Wróblewskiego dostarcza w pięknem wykonaniu lakierowane i emaljowane skrzynki do chleba, blachy nad wodociągi lakierowane różnego rodzaju i wielkości, puszki do korzeni, pudełka do grzebieni, do ścierek, cebuli itp., garnitury do sody, piasku i mydła, puszki i garnitury do kawy, cukru, herbaty i kakao.

Placówkę tę polecamy uwadze i zasłużonemu poparciu interesowanych sfer przemysłu i kupiectwa jako bezpośrednie oraz najkorzystniejsze źródło zakupu wymienionych artykułów. —p—

Aparaty do oczyszczania wody „Ekonomja"

Bielsk, środowisko przemysłu wyrobów wełnianych, posiada także przemysł metalowy oraz budowy maszyn i aparatów w zastosowaniu do zakładów włókienniczych a prócz tego przedsiębiorstwa specjalizowane, fabrykujące maszyny i aparaty dla innych dziedzin przemysłowych i potrzeb publicznych. W rzędzie tych przedsiębiorstw wymienić wypada zakłady „Ekonomia" przy ul. Trzeciego Maja 17 a budujące aparaty specjalne do oczyszczania wody na użytek domowy i dla celów fabrykacyjnych. Placówka wymieniona dostarcza aparaty do oczyszczania wody, dalej do zmiękczania, filtrowania, odżelaziania, odmanganiowania, do destylacji, sterylizacji, odpowietrzania, analizy itp. — Aparaty tej firmy, dostarczone dla różnych instytucyj i zakładów przemysłowych oraz użyteczności publicznej oczyszczają w Polsce około 50 miljonów litrów wody dziennie, z czego wynika, jak dalekim jest zasięg działalności tej placówki wytwórczo-handlowej.

Przedstawicielstwo Zakładów „Ekonomia" spoczywa w rękach firmy **Inż. B. Rudziński, w Warszawie przy ul. Wilczej 39.** —p—

Budowa studzien i wodociągów

Szanownym Czytelnikom naszym ze sfer zainteresowanych zwracamy uwagę na ogłoszenie firmy **Marcin Narożny**, przedsiębiorstwo wiercenia studzien i zakładania wodociągów w Poznaniu przy ul. Zwierzynieckiej 29. — Specjalnością przedsiębiorstwa tego są głębokie wiercenia oraz dostawa tanich pomp, które stale utrzymuje na składzie. Poza tem wykonuje wszelkie prace oraz reperacje związane z dziedziną studniarstwa i instalacją wodociągów, jako też przeprowadza plany i projekty niemniej służy odciorcom swoim fachowemi wskazówkami i poradą. —p—

Krajowe Ubezpieczenie Ogniowe i na Życie

Jedną z najlepszych metod oszczędnościowych, to asekuracja, czy na życie, od pożaru, gradobicia, wypadku, czy w jakimkolwiek innym kierunku. To też w krajach jak Ameryka, Anglja, Niemcy itd. niema obywatela, któryby z dobrodziejstw ubezpieczenia nie korzystał a także u nas w Polsce zrozumienie społeczeństwa w tym względzie wzrasta stale z roku na rok.

Zrozumiałem, że przy zawieraniu ubezpieczenia zważa się na to, by akces swój zgłosić do towarzystwa, zasługującego na bezwzględne zaufanie. — Otóż instytucją pod każdym względem pewną, jest Krajowe Ubezpieczenie Ogniowe i na Życie, będąc publicznym zakładem ubezpieczeń Poznańskiego Wojewódzkiego Związku Komunalnego. Instytucja ta ma na celu dobro publiczne i działalność jej nie jest obliczona na zysk, a przeprowadza ubezpieczenia ogniowe, gradowe oraz życiowe bez rewizji lekarskiej i z rewizją na warunkach najdogodniejszych. — Jak wielkiem zaufaniem się cieszy ta instytucja najlepszym jest dowodem, że zbiór składek na rok 1929 wynosi około 14 miljonów składek — a jakie daje zapewnienie, świadczy fundusz rezerwowy wynoszący 7.826.100.57 zł. — Generalna dyrekcja mieści się w Poznaniu, przy placu Nowomiejskim 8 — agenci we wszystkich miastach i miasteczkach woj. Poznańskiego. —p—

Bracia Jenike

FABRYKA DŹWIGÓW

Spółka Akcyjna

WARSZAWA, ZARZĄD: AL. JEROZOLIMSKIE 20.

Tel. Nr. 29-64 i 220-00 Adr. telegr.: Brajenike Warszawa

Dźwigi osobowe i towarowe, **dźwigniki** wszelkich typów ręczne, elektryczne, transmisyjne i hydrauliczne. **Łańcuchy, liny** stalowe, **narożniki** do muru, **listwy** do stopni. 8924

Wszystkie nasze wciągi i łańcuchy próbujemy na własnej stacji doświadczalnej elektro-hydraulicznej o zdolności 100.000 kg. mtr.

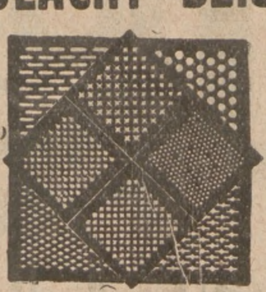
Za wyroby nasze odznaczeni zostaliśmy na P. W. K. w Poznaniu:

Państwowym Złotym Medalem

i Wielkim Złotym Medalem Komitetu Wystawowego.

7426

BLACHY DZIURKOWANE (SITA)



dla przemysłu żelaznego, cementowego, papierniczego, kopalnianego, chemicznego, dla rolnictwa, cukrownictwa, młynarstwa, fabryk krochmalu, gorzelni i browarów, do wszelkich urządzeń i aparatów technicznych, oraz blachę ażurową do celów budowlanych, ozdób itp. Wykonywa z wszelkich materjałów w dowolnych rozmiarach i grubości

Wytwórnia Blach Dziurkowanych

„Sito" Warszawa, Dobra 86, telefon 1-92

Nagrodzona wielkim medalem srebrnym na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu. 8809t



POMPY różnego rodzaju

do zapędu ręcznego, manężem i mechanicznego, do studzien zwykłych i głębokich

Wiercenie studzien

zwykłych i artezyjskich 5787

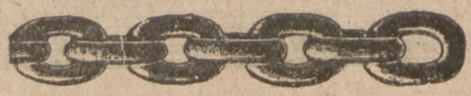
J. Kopczyński i Sp.

Poznań, Marsz. Focha 127

Nr. tel. 60-42 Rok zał. 1893

Fabryka pomp i przedsiębiorstwo wiercenia studzien

ŁAŃCUCHY



elektrycznie spawane i kute na kuźniarkach z wykrojami kalibrowane i niekalibrowane dla **górnictwa, hutnictwa, cegielń, cukrowni itd.**

ŁAŃCUCHY Galla

w każdem życzonem wykonaniu.

„ **transmisyjne**

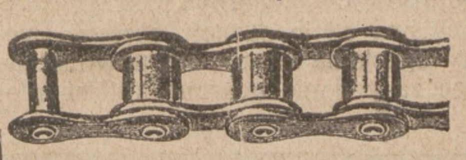
„ **do samochodów**

„ **Ewarta**

„ **Fleyera** 8793

Kompletne koleje łańcuchowe — — Gwoździe do szyn

dostarcza po cenach fabrycznych:

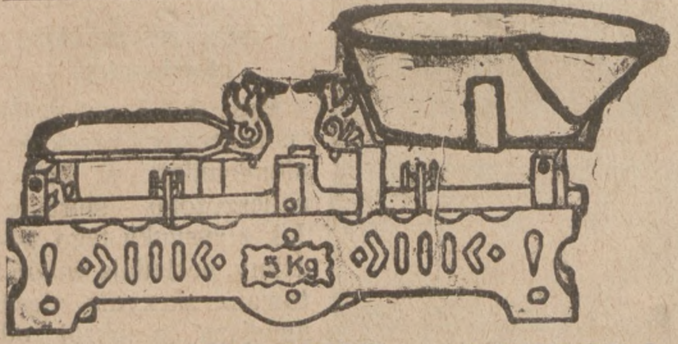


„ŁAŃCUCH"

Fabryka Łańcuchów, Gwoździ do szyn

KRÓL. - HUTA

ul. 3-go Maja 111 Tel. 1553



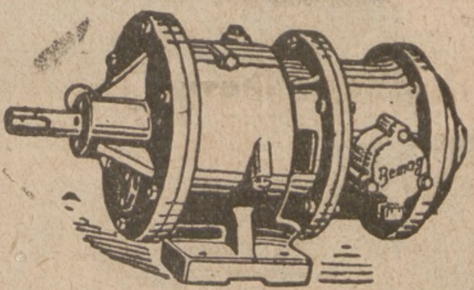
ADOLF HERSINA RAWICKA FABRYKA WAG

8583 **Rawicz - Kościelna 407. Telef. 17.**

Każda modna pracownia używa do napędu maszyn każdego rodzaju tylko

napędy redukcyjne

„BEMAG"

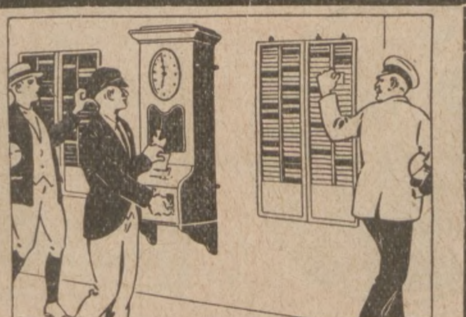


Zastępują w zupełności kosztowną transmisję!

Oszczędzają prąd! Oszczędzają czas!

Fabryka Maszyn Górniczych

T. z o. p. — Katowice — Załęże



Zegary kontrolne robotnicze „Univera"

Brünsch & Co. Wiedeń IX

WIEN IX, Kolingasse 10a 8488

„Der Eisenhändler"

Berlin SW 68, Alte Jakobstr. 156/157

Znane najlepsze i ulubione pismo fachowe dla branży żelaza, towarów żelaznych, narzędzi, sprzętów domowych i kuchennych oraz handlu maszyn itp. Najlepszy informator źródeł zakupu i organ ogłoszeniowy dla wymienionych branż.

Wychodzi od 37-miu lat raz w tygodniu

Na życzenie numery okazowe.

Wszelkich wiadomości udziela się za nadesłaniem kosztów pocztowych

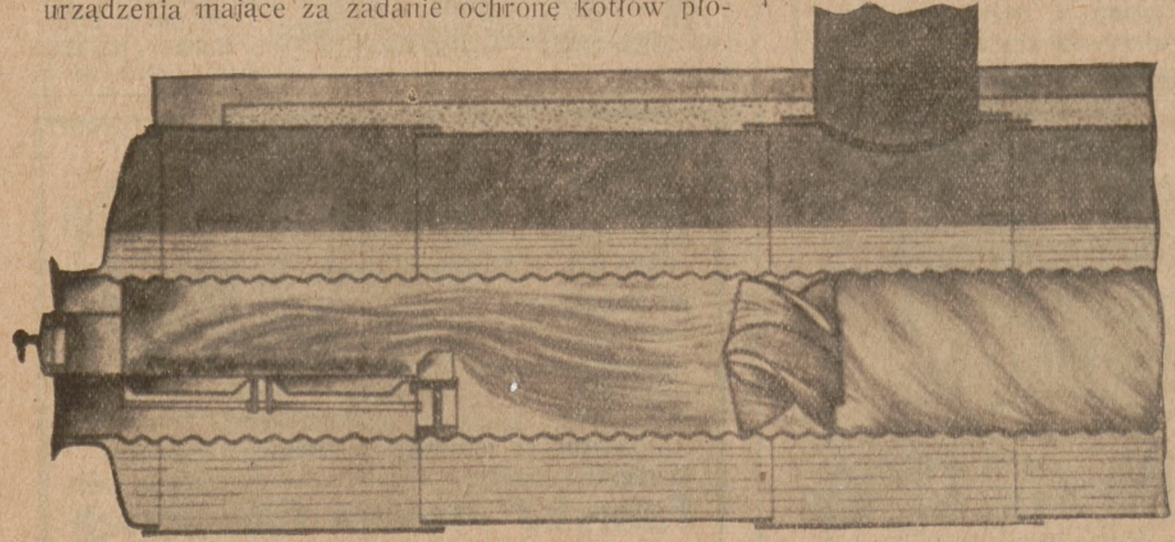
Korespondencja tylko w niemieckim języku.



(PRZEDRUK ARTYKUŁÓW DOZWOLONY JEDYNIE ZA PODANIEM ŹRÓDŁA).

Na drodze ekonomizacji węgla w kotłach płomiennicowych

W jednym z ostatnich numerów naszego Wydawnictwa omówiliśmy racjonalizację spalania węgla i zwróciliśmy specjalną uwagę na nowoczesne urządzenia mające za zadanie ochronę kotłów płomiennicowych od nieekonomicznego spalania węgla jak również ochronę rur płomiennych od osadzania się na tychże popiołu lotnego, pogarszającego w rezultacie warunki spalania węgla. Celem zorjentowania Czytelników naszych w konstrukcji wspomnianych w artykule spiralek, podajemy poniżej kilka zdjęć charakteryzujących przebieg płomienia wewnątrz płomiennicy jak również samą budowę w mowie będącej spiralki.



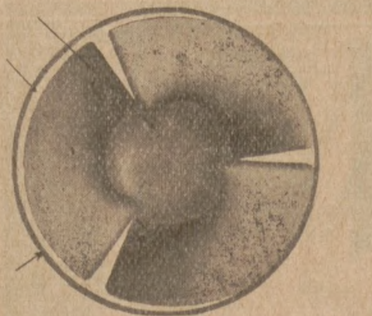
Rys. 1.

Wbudowanie spiralki do rury płomiennej.

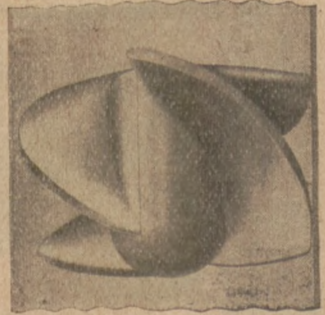
Na rys. 1 pokazane jest wbudowanie spiralki do rury płomiennej. Przez specjalnie opracowany kształt kamienia otrzymujemy spiralne wirowanie spalin, dla których droga przepływu w rurze płomiennej wielokrotnie się przez to przedłuża. Spiralny przebieg spalin zbliża gorący ich rdzeń bliżej ku ściance rury płomiennej, przez co otrzymuje się znacznie lepsze wyzyskanie ciepła spalin jak również zmniejszenie temperatury gazów uchodzących do komina o 40 do 60° C.

Poprzeczny przekrój płomiennicy.

Rys. 2 i 3 wskazują poprzeczny przekrój płomiennicy w której umieszczono spiralkę. Jak z rysunku tego widzimy, posiadają wmontowane skrzydła nieco mniejszy przekrój od rury płomiennej, tworząc niewielki luz niezbędny dla ochrony kamienia od wpływów ewent. kurczenia się płomiennicy przy wygaszeniu kotła. Rys. 3 pokazuje poprzeczny widok skrzydeł kamienia spiralnego.



Rys. 2.



Rys. 3.

—r—

Nowy sposób usuwania szkodliwych gazów z kanałów miejskich

W ostatnich latach coraz częściej zachodzą wypadki, spowodowane przez trujące i wybuchowe gazy, gromadzące się w kanalizacji. Między in. np. zdarzył się niedawno poważny wybuch gazów kanałowych w Essen. Tak samo i w innych miastach, chociaż może w mniejszych rozmiarach, zdarzały się podobne katastrofy. Wypadki te każą przypuszczać, że naturalna wentylacja przez szyby odpowietrzające, która dawniej wystarczała całkowicie, w obecnych czasach nie spełnia swego zadania. Niebezpieczeństwo wzrosło szczególnie od czasu znacznego zwiększenia się ruchu samochodowego (przedostawanie się do kanałów łatwolotnej benzyny i trującego CO.). Celem usunięcia tego niebezpieczeństwa zbudowano w Niemczech specjalny przyrząd, działanie którego polega na forsownem wysysaniu gazów kanałowych. Przyrząd ten daje się łatwo zmontować na małym wózku o napędzie spalinowym lub elektrycznym. Próby przeprowadzone w Berlinie z tego rodzaju przyrządami (konstrukcji inż. Gerlacha, wykonane przez zakłady Siemens Schuckert) dały bardzo dobre wyniki. Stwierdzono mianowicie, że jedna pompa ssie łatwo gazy przy kanałach uszczelnionych w promieniu do 1000 mtr., przy nieuszczelnionych w promieniu 300 m.

Największa na świecie obrabiarka do metalu

Stałe dążenie do usprawnienia i ułatwienia obróbki powoduje coraz dalej idące doskonalenie samych obrabiarek. Obok zwiększenia szybkości ścinania, zwiększenia precyzji itp., spostrzegamy też dążenie w niektórych wypadkach do powiększenia zewnętrznych wymiarów samej obrabiarki, celem umożliwienia sprawnej obróbki dużych części maszyn w całości.

Klasycznym przykładem takich potworów mechanicznych w dziedzinie obróbki metali były ogromne młoty parowe, które później ustąpiły placu prasom hydraulicznym. Tak samo do gigantycznych wymiarów dochodziły różne walce.

Obecnie do tej rodziny olbrzymów musimy dodać i tokarnie karuzelowe z tego powodu, że ostatnio Niemcy wypuściły w świat karuzelówkę, na której można obtaczać przedmioty o średnicy do 18. Karuzelówka ta jest przeznaczona specjalnie do obróbki turbin na niskie ciśnienie.

Konieczność skonstruowania tak wielkiej tokarni zrozumiemy łatwo, uwzględniając postępy w dziedzinie elektryfikacji wodnej. Rzeczywiście, każdy kraj, mający u siebie wodospady, stara się wykorzystać je, aby zrobić oszczędność na drogim, często importowanym, węglu.

Z początku zwrócono uwagę na wodospady duże, czyli najkorzystniejsze pod względem ilości dostarczanej energji.

Skoro te jednak zostały wyzyskane w mniejszym lub większym stopniu, zaczęto wyzyskiwać także wodospady mniejsze, o ile te kompensowały małą wysokość spadu dużą ilością wody, dostarczaną na minutę, co z punktu widzenia mechanicznego, wychodzi na jedno.

Oczywiście, używane w tych wypadkach turbiny muszą posiadać odpowiednio duże rozmiary, gdyż pracują przy małem ciśnieniu. Dlatego też w tej klasie maszyn spotykamy teraz olbrzymy, o czem jednak nie myślano wcale, jeszcze przed wojną.

Prostym wynikiem takiego rozmachu była konieczność przystosowania urządzeń i obrabiarek w fabrykach, budujących turbiny, do nowych warunków pracy.

Pojęcie poglądowe o wymiarach tego nowego olbrzyma w rodzinie tokarek daje nam następujący fakt: na jego tarczy swobodnie mogą jeździć trzy zwykłe samochody.

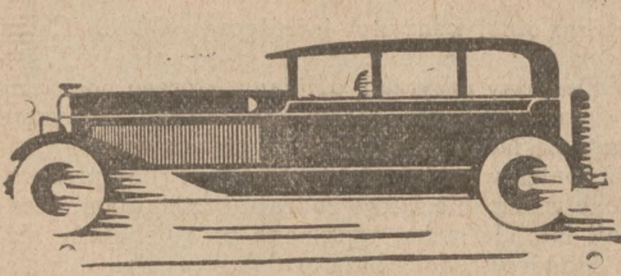
Musimy dodać, że tarcza ta składa się właściwie z dwóch części: środkowej o średnicy 6 m., służącej do obróbki części „małych" i pierścieniowej, zewnętrznej do obróbki przedmiotów „normalnej" wielkości (18 m. średnicy).

Nad tarczą tą znajduje się potężny most, po którym przesuwają się wózki, zaopatrzone w narzędzia tak liczne, że cały szereg operacyj może być załatwiony przy pomocy tej samej obrabiarki.

Uderza w oczy odrazu ogromna ekonomja, jaka wynika tu na kosztach i czasie przy obróbce ciężkich części, manewrowanie któremi w fabryce jest trudne i kosztowne, gdyż trzeba je przekładać z jednej maszyny na drugą.

Ciężar tej obrabiarki wyraża się ogromną liczbą 700 ton, ale też może ona przyjmować do obróbki części, mające do 300 ton.

Ciekawym jest szczegół, że do poruszania tej ogromnej karuzelówki stosuje się tylko 250-konny motor. *L.*



Dział Samochodowy

Jak należałoby klasyfikować samochody, biorące udział w konkursach

Jesteśmy w pełni sezonu wyścigowego. Co parę dni czytamy o nowych wyczynach naszych i zagranicznych kierowców. Automobiliści liczą kilometry i nagrody, a fabryki przygotowują nowe modele wyścigowe, lub sportowe. Wogóle czas upływa pod znakiem nowych wyczynów sportowych.

A teraz odwrotna strona medalu. Spróbujmy zadać pytanie: Poco właściwie potrzebne są wyścigi samochodowe? Jak to poco? Czyż wyścigi, konkursy, zjazdy i inne imprezy nie są jedynym środkiem na stworzenie szlachetnego współzawodnictwa pomiędzy fabrykami samochodowemi?

I tak i nie. Okazuje się bowiem, że w wyścigach biorą udział przeważnie samochody specjalne, nic nie mające wspólnego ze zwykłemi maszynami, najwięcej rozpowszechnionemi i powszechnie stosowanemi przez ogół ludzi. Co jeszcze ciekawsze, niektóre największe fabryki nigdy wogóle swych wozów nie puszczały na wyścigi, a mimo to produkcja ich stale wzrastała i samochody tych marek cieszyły się i cieszą doskonałą opinją i stałem powodzeniem.

Jak widzimy więc, współzawodnictwo fabryk na wyścigach ogranicza się tylko do niektórych typów wozów i dla życia praktycznego nie posiada większego znaczenia, jeżeli nie będziemy brali w rachubę znaczenia reklamowego każdego zwycięstwa. Istnieje nawet zdanie, że obecnie wyścigi samochodowe są potrzebne w Europie wyłącznie fabryce Bugatti, jedynej wytwórni, wyrabiającej seryjnie i zawodowo wyłącznie samochody wyścigowe.

Zdanie to musimy nieco zmodyfikować, dodając, że wyścigi samochodowe dawniej były jedynym wogóle środkiem popularyzacji samochodu, który dzięki nim w tak krótkim czasie potrafił sobie zdobyć cały świat.

Przejdźmy teraz do konkursów, oraz do innych imprez samochodowych, w których nietylko szybkość odgrywa rolę. Jakie one mają znaczenie? Dobrze zorganizowane konkursy pozwalają na współzawodnictwo wozów zwykłych, postawionych w normalne warunki drogowe. Konkursy tego typu mogą w wielu wypadkach wykazać wartość użytkowego samochodu pod warunkiem odpowiedniego klasyfikowania danej maszyny, gdyż zrozumiałem jest, że różne muszą być wymagania stawiane np. wolnym samochodom sportowym i tanim i oszczędnym samochodzikom.

Doniedawna jedynym miernikiem rodzaju samochodu, poza jego cechami zewnętrznemi w rodzaju typu karoserji itp., była pojemność cylindrów. Przed 20 laty wystarczało to w zupełności, gdyż motory miały bardzo podobną konstrukcję i w przybliżeniu jednakową ilość obrotów na pełnym gazie, obecnie jednak klasyfikacja podług litrażu stała się bardzo nieścisłą z tego powodu, że konstruktorom udało się wyjść daleko poza „normalne" ilości obrotów. Takim sposobem dziś dwa samochody o absolutnie jednakowym litrażu mogą co do mocy różnić się o przeszło 100, lub nawet 150 proc. Tak samo wprowadzenie kompresorów przyczyniło się do dalszego obniżenia wartości klasyfikacji podług litrażu. Jeżeli do tego dodać jeszcze tak zwane „litraże niedociągnięte", oraz inne specjalne triki, stosowane przez fabryki, którym zależało na tem, aby ich maszyny klasyfikowano jak najniżej, mimo duża moc motoru, celem dostania się do kategorji, w której można było się mniej obawiać konkurencji, musimy przyjść do wniosku, że obecnie nadszedł już czas do zerwania ze starą zasadą.

Wiemy jednak dobrze, że łatwo można zaniechać stosowania jakiegoś systemu, lecz trudno nieraz zastąpić go czemś nowem i rzeczywiście dobrem. Aby więc zerwać z metodą klasyfikacji podług litrażu, należało wyszukać coś nowego, co pozwoliłoby na więcej sprawiedliwą ocenę rodzaju i typu danej maszyny.

Już przed paru laty zrobiono próby wprowadzenia nowego czynnika — mianowicie *wagi samochodu*. Okazało się jednak, że i waga nie jest czemś specjalnie charakterystycznem tak, że znów klasyfikowanie odbywało się niesprawiedliwie, a raczej, mówiąc ściśle, nierzeczowo. Ostatnio zastosowano w tym celu *cenę samochodu*, wychodząc z założenia, że inne wymagania należy stawić maszynie drogiej, a inne taniej. Czy się ten system przyjmie na dobre, trudno powiedzieć, w każdym razie musimy stwierdzić, że i on nie daje zupełnie ścisłych rezultatów, gdyż cena maszyny bynajmniej nie idzie w parze z jej mocą w koniach motorowych. Bardzo często np. za tą samą cenę możemy nabyć starannie wykończony lekki samochód i maszynę seryjną o dużej mocy.

Należy jednak przyznać, że cena samochodu, jako miernik, pozwalający na przeprowadzenie klasyfikacji konkursowej, stoi wyżej od litrażu, gdyż zgóry wyklucza umieszczanie w jednej kategorji luksusowych maszyn sportowych z kompresorami i szybkobieżnemi motorami, oraz maszyn o tym samym litrażu typu popularnego i seryjnej fabrykacji.

Ponieważ jednak, jak to już zaznaczyliśmy, i cena samochodu nie pozwala na ściśle rzeczowe klasyfikowanie, a szczególnie uniemożliwia w wielu wypadkach zrównanie mocy maszyn startujących w tej samej kategorji, wysunięto ostatnio jeszcze jeden projekt, mianowicie ***klasyfikowanie według zużycia benzyny.***

Ten ostatni sposób klasyfikacji posiada wiele zalet i dlatego zasługuje na nieco obszerniejsze omówienie. Rzeczywiście, przecież właściciela samochodu najwięcej powinno obchodzić nie to, *ile litrów pojemności mają jego cylindry, lecz ile litrów benzyny*, za którą trzeba płacić gotóweczką, *zużywa jego samochód w drodze*. Tak samo zużycie benzyny jest praktycznie najściślejszym wykładnikiem mocy motoru, a to właśnie jest potrzebne do właściwego grupowania maszyn w tych, lub innych kategorjach.

Rozumie się, że bezwzględna klasyfikacja tylko na podstawie zużycia benzyny nie da się w praktyce łatwo przeprowadzić z powodów natury czysto technicznej, jak np. trudność kontroli itp. Należy jednak przypuszczać, że i tak już dziś zawiły system oceny konkursowej oraz skomplikowana kontrola wytrzymają jeszcze i to uzupełnienie pod warunkiem przeprowadzenia odpowiednich doświadczeń praktycznych.

Na zakończenie należy zaznaczyć, że może najlepsze wyniki dałby system mieszany, gdzie prócz zużycia benzyny wchodziłby jeszcze dodatkowy czynnik — mianowicie wymieniona już wyżej cena całego samochodu. Takim sposobem osiągnęłoby się zrównanie mocy maszyn oraz równoczesne wyeliminowanie samochodów specjalnych do kategoryj wyższych o trudniejszych warunkach. Należałoby tylko dobrać odpowiednią „wagę" dla obydwóch czynników.

Ze sportu samochodowego

Dziewiąty międzynarodowy raid Automobilklubu Polski

W dniach od 22—29 czerwca r. b. odbędzie się na trasie 3100 klm. IX. międzynarodowy raid Automobilklubu Polski. Tegoroczny raid wzbudza specjalne zainteresowanie, ponieważ klasyfikacja maszyn oparta została nie na podstawie litrażu wozów, lecz na zasadzie ceny maszyn loco Warszawa. Pierwszą grupę stanowią wozy popularne (cena do 1500 dolarów), drugą — turystyczne (do 3.000 dol.), a trzecią — luksusowe (ponad 3.000 dol.).

Trasa raidu prowadzi: Warszawa—Wilno—Nieśwież—Lwów—Kraków—Łódź—Gdynia—Warszawa. Ogółem 7 etapów. Dzień odpoczynku w Gdyni.

W raidzie wezmą udział najwytrawniejsi kierowcy polscy z Ripperem, Liefeldtem, Potockim, Zawidowskim na czele oraz zawodnicy zagraniczni.

Podatek „luksusowy"

od samochodów osobowych, służących celom zarobkowym został zniesiony

O akcji interwencyjnej Łódzkiej Izby Przemysłowo-Handlowej w tej sprawie pisaliśmy już. Obecnie dowiadujemy się, że akcja ta odniosła pożądane skutki, gdyż Urząd Wojewódzki w Łodzi wydał decyzję, stwierdzającą, iż samochody osobowe, służące celom zarobkowym, a więc znajdujące się m. in. w posiadaniu firm handlowych i przemysłowych, nie podlegają komunalnemu podatkowi od przedmiotów zbytku.

Przedsiębiorstwa, którym wymierzono taki podatek, winny przeto wnieść rekurs, na zasadzie którego pobór podatku zostanie przez władze nadzorcze uchylony.

Przemysł Rowerowy i Motocyklowy

Organ Związku Mechaników Samodzielnych na Polskę Zachodnią

Jeżeli nie możesz kupić samochodu, to musisz przynajmniej celowo wykorzystać posiadany rower

Nadeszło lato, a z niem razem pierwsza fala ciepła. Każdej niedzieli całe miasto gremjalnie wyrusza na świeże powietrze i przez kilka krótkich godzin, wolnych od pracy i trosk codziennych, chce korzystać z zieleni i ciepłych promieni słonecznych. Rozumie się, że większość obywateli przy tych wycieczkach posługuje się naszym klasycznym i zawsze przepełnionym w tym czasie tramwajem, nadrabiając resztę drogi własnemi nogami. Są jednak i więcej postępowi mieszkańcy miasta, których komunikacja tramwajowa nie zadawala. Ci na niedzielną wycieczkę wyruszają samochodami, motocyklami, lub ostatecznie w braku pieniędzy — zwykłemi rowerami. Rozumie się, że rower doskonale spełnia swe zadanie dopóki z niego korzysta sam właściciel, jednak z chwilą, kiedy jednym rowerem trzeba przewieźć dwie lub trzy osoby, sprawa się znacznie komplikuje. Właśnie przed paru dniami obserwowaliśmy jakąś rodzinę, składającą się z sześciorga osób, która wyruszyła dwoma rowerami do miejscowości podmiejskiej. Rozumie się, że ciężko objuczony wielbłąd lub inne jeszcze więcej egzotyczne zwierzę wyglądałoby napewno zgrabniej niż owi papa i mama ze swemi pociechami, usadowionemi na sterach, ramach i bagażnikach. Należy przyznać, że prócz względów czysto estetycznych przeciwko tego rodzaju imprezom, przemawia też czynnik bezpieczeństwa. Dobrze, jeżeli rowerzysta jadąc sam, straci równowagę i przewróci się na jakimś bruku. Wtedy rozumie się, cały wypadek kończy się w najgorszym wypadku drobnem zadraśnięciem lub małym sińcem. Wyobraźmy sobie jednak, że przewraca się rowerzysta, objuczony niczem stambulski osioł trzema lub czterema pociechami. Co z tego wynika? Nie licząc paru bolesnych sińców, które zdobywa się przy niezgrabnym upadku na kamienie, najgorzej na „katastrofie" wychodzą dzieci. Mianowicie Stasinek rozbija sobie nos, Zosienka całą buzię, a najmniej zgrabny i najwyżej siedzący na sterze Heniek tłucze się tak dotkliwie, że przez parę dni chodzi cały obwiązany i w żaden sposób nie da się namówić na następną wycieczkę rowerową. Wynikałoby z tego, że oddawna istniejące przepisy policyjne, zakazujące wożenia na rowerach dodatkowych „pasażerów" są zupełnie słuszne.

Dobrze jednak, przepisy więc są słuszne, lecz co mają robić ludzie, których nie stać na samochód? Widzimy, że tak bez niczego wozić pasażerów na rowerach nie możemy. Jednak wożenia tego ani rusz się nie da uniknąć, chcąc jako tako praktycznie bez znacznych kosztów, bez tłoczenia się, bez wystawania w kolejkach i bez innych przykrych przygód wydostać się w święta za miasto.

Mimowoli nasuwają się nam na myśl różne wynalazki. Czy nie można byłoby kopjować motocykli? Rozumie się kopjowanie ma polegać nie na doczepia-

niu motoru benzynowego, lecz na dobudowywaniu wózka, czyli przyczepki. Czy to jest możliwe? Rozumie się, że tak. Aby zbudować taką rowerową przyczepkę, wystarczy zaopatrzyć się w jedno koło, mocny koszyk i kilka stalowych rurek, lub grubszych drewnianych prętów, które po zaopatrzeniu w odpowiednie skówki z powodzeniem, przynajmniej czasowo, mogą zastąpić konstrukcję stalową.

Jeżeli przyczepkę wykonamy tak, że będziemy mogli w każdej chwili ją przymontować lub odmontować, stwierdzimy wkrótce jej wielkie praktyczne zalety. Mianowicie na codzień będziemy używali naszego roweru bez przyczepki, a w niedzielę i święta dla różnych wycieczek dla przewożenia naszych milusińskich, koszyków z żywnością, butelek lemonjady i innych podobnych akcesorjów wycieczkowych użyjemy naczego wózka. Dzięki niemu wzrośnie ogromnie bezpieczeństwo przewożonych przez nas „pasażerów", co pozwoli nam na śmiałe wyruszanie za miasto bez zabierania ze sobą bandaży do owijania rozbitych nosków naszych Zosienek i Staśków.

Technicznemi szczegółami wykonania takiej przyczepki zajmiemy się w jednym z następnych numerów.

L. K.

Wyczyny monotrace'ów

Czytelnicy nasi pamiętają prawdopodobnie wzmianki o nowych francuskich motocyklach, zbudowanych na próbę z zamkniętą karoserją typu „transformable". Obecnie dochodzą nas wiadomości, że takie kryte motocykle zostały już poddane poważnej próbie praktycznej, w czasie której wykazały szereg niezaprzeczonych zalet. Okazało się mianowicie, że obniżenie punktu ciężkości ułatwia w wielkiej mierze prowadzenie pojazdu dwukołowego, zapewniając mu doskonałą równowagę. Tak samo prawidłowy kształt aerodynamiczny umożliwia nowemu motocyklowi, mimo mała moc motoru, rozwijanie bardzo wysokiej szybkości. Konstruktorzy zapowiadają, że wkrótce opracują typ ten do masowej produkcji.

Ciekawe liczby

Przed paru jeszcze laty motocykl „cywilny" na ulicy polskiego miasta wywołał niemałe zbiegowisko i uchodził za rzecz wprost nadzwyczajną. Obecnie nareszcie stosunki zmieniły się mocno na lepsze, jednak liczby statystyczne wskazują, że w motocyklizmie Polsta stoi jeszcze na szarym końcu. My posiadamy teraz w Polsce ca. 5.500 motocykli, kiedy np.

Anglja ma	900.000	motocykli
Niemcy mają	500.000	„
Francja ma	400.000	„
Włochy mają	100.000	„

Jak widzimy, liczby te są mało pocieszające.



ORGAN ZWIĄZKU PRZEDSIĘBIORSTW ELEKTROTECHNICZNYCH NA POLSKĘ ZACHODNIĄ
ORGAN ZRZESZENIA PRZEDSIĘBIORSTW RADJOTECHNICZNYCH W WIELKOPOLSCE
POD REDAKCJĄ LEONA KOZŁOWSKIEGO.

Znaczenie elektryfikacji domów dla zwiększenia konsumcji energji elektrycznej

W ostatnich latach budownictwo mieszkaniowe coraz więcej uwzględnia korzystanie przez ludność z prądu elektrycznego. Powstały nawet obecnie w różnych miejscowościach całe kolonje domów, zaopatrzonych zamiast w kaloryfery, w ogrzewanie elektryczne z kompletnie zelektryfikowanemi kuchenkami. Początkowo mieszkańcy tych domów odnosili się bardzo niechętnie do elektryczności, obawiając się zbyt wysokich kosztów, które pociągały za sobą nietylko oświetlanie, lecz gotowanie i ogrzewanie prądem. Do pewnego stopnia obawy te były usprawiedliwione dość wysokiemi i niezupełnie dobrze skonstruowanemi taryfami elektrowni. Zachodziły nawet wypadki, że mniej zamożni lokatorzy wyłączali instalację elektryczną i ustawiali u siebie w mieszkaniach piecyki żelazne i naftowe kuchenki. Ponieważ tego rodzaju przykłady były bardzo zaraźliwe i nawet więcej zamożnych lokatorów usposabiały wrogo względem elektryczności, poszczególne elektrownie zasilające kolonje takich zelektryfikowanych domków, rozpoczęły energiczne starania, celem zatrzymania już posiadanych konsumentów i pozyskania nowych. Najpierw skierowano uwagę na taryfy, które przerobiono gruntownie, potem rozpoczęto prowadzenie bardzo celowej propagandy, połączonej z instruowaniem i pouczaniem poszczególnych konsumentów.

Zasadniczo elektrowniom zależało na tem, aby przez odpowiednią politykę taryfową, która cenę prądu uzależniała po pierwsze od sumarycznego zużycia, po drugie od godzin największej konsumcji, oraz przez odpowiednie pouczenie, dojść do jak najrównomierniejszego obciążenia generatorów, co znowuż wpływało poważnie na zmniejszenie kosztów własnych wytwarzania elektryczności. Po różnych próbach i zmianach wypracowano ostatnio następujący system: Każdy konsument opłaca pewne minimum niezależnie od tego, czy używa on prąd czy nie. Minimum to przeznaczone jest na amortyzację kosztów urządzenia. Po przekroczeniu pewnej ilości kilowat-godzin, elektrownia oblicza prąd z rabatem, który wzrasta ze zwiększeniem konsumcji. Poza tem cena prądu zależy od tego, w jakich godzinach go się zużywa, tak, że np. ekonomicznie smażyć i gotować można tylko wtedy, kiedy sieć jest najmniej obciążona przez oświetlenie i fabryki. Dalej dostosowywanie się elektrowni do potrzeb konsumentów polegało na tem, że wszelkie instalacje w mieszkaniach poddawano perjodycznej kontroli i przeprowadzano nawet na własny koszt konieczne reperacje. Skutki tak celowej polityki nie kazały na siebie długo czekać. Mianowicie w wielu okręgach, gdzie rozbudowano kolonje domów zelektryfikowanych, udało się poważnie zwiększyć zużycie prądu, co pociągnęło za sobą zmniejszenie kosztów w jego wytwarzaniu, które znowuż umożliwiło dalsze obniżenie taryf.

Warszawska sieć telefoniczna zostanie zautomatyzowaną

Jak się dowiadujemy, w końcu bież. roku „Pasta" przystąpi do realizacji wielkiego planu, polegającego na zautomatyzowaniu warszawskiej sieci telefonicznej. W tym celu już od dwóch lat prowadzi się budowę gmachów, przeznaczonych na centralę automatyczną.

Celem automatyzacji Warszawa została podzielona na cztery części, z których każda będzie posiadała swoją własną centralę. Południową część stolicy będzie obsługiwała centrala automatyczna, mieszcząca się przy ul. Pięknej 19, dla północnej dzielnicy miasta powstaje centrala przy ul. Tłomackie 10. Praga będzie posiadała centralę przy ul. Ząbkowskiej nr. 15, wreszcie dla centrum Warszawy zostanie zmodernizowana dotychczasowa ręczna centrala na ulicy Zielnej 39.

Tę poważną reformę telefoniczną przechodzić będzie Warszawa etapami, co daje możność przeprowadzenia całej akcji bez przerwy w komunikacji telefonicznej.

Prawdopodobnie już w październiku bieżącego roku zaczną jednocześnie funkcjonować centrale automatyczne przy ul. Pięknej 19 i na Pradze. Następnie kolejno uruchomioną zostanie centrala północna w Warszawie (Tłomackie 10), a wkońcu zautomatyzowana będzie centrala przy ul. Zielnej.

Przed automatyzacją wszystkie aparaty u abonentów zostaną zaopatrzone w odpowiednie mechanizmy, które pozwolą na dokonywanie automatycznego połączenia.

Warto przy tej okazji wspomnieć, że centrale automatyczne zostały najpierw wprowadzone w Ameryce. W Europie pierwsza stacja automatyczna była zainstalowana w Monachjum w roku 1909. W Polsce pierwsza automatyczna centrala telefoniczna wykonana została w Krakowie w roku 1910.

Automatyzacja telefonów rozwija się względnie powoli, ponieważ pociąga za sobą bardzo wysokie koszty instalacji.

Paryż, Londyn i Berlin mają obecnie tylko dwie trzecie telefonów automatycznych.

Elektryfikacja odbiorników a lampy dwusiatkowe

Wiemy doskonale, że głównym czynnikiem zniechęcającym radjo-amatorów jest wieczny kłopot z baterjami, które się bardzo łatwo psują i dlatego wymagają częstej wymiany lub kosztownych reperacyj (np. akumulatory anodowe). W ostatnim czasie zaczęły coraz więcej rozpowszechniać się z tego powodu t. zw. aparaty zelektryfikowane, czerpiące niezbędną im energję elektryczną z sieci elektrycznej. Aparaty te oraz różne przyrządy pomocnicze podobnego typu cieszą się dużem powodzeniem w miastach, nie mogą jednak znaleźć większego rozpowszechnienia u nas na prowincji z tego powodu, że większość mieszkańców nie posiada tam prądu. Takim sposobem mieszkańcy wsi i mniejszych niezelektryfikowanych lub źle zelektryfikowanych miasteczek skazani są i nadal na korzystanie z baterji akumulatorowej i różnych bateryj ogniw. Dziwnym trafem mimo stałe narzekania i skargi klientów prawie nikt z przemysłowców radjowych nie zainteresował się poważniej budową odbiorników specjalnie niewymagających wielkich anodówek i mogących pracować przy pomocy paru bateryjek od latarki kieszonkowej. Odbiorniki takie, wyposażone w lampy dwusiatkowe, działają niegorzej niż aparaty zwykłe, chociaż nie mogą dawać dostatecznie silnego odbioru głośnikowego. Ponieważ jednak we wielu wypadkach słuchanie na głośnik „ryczący" nie jest wymagane, a radjosłuchacze chętnieby się zadowolili muzyką cichą, warto o aparatach tego typu pomyśleć poważniej. Rzeczywiście pomijając mniejszą siłę odbioru na głośnik, są one znacznie dogodniejsze od aparatów zwykłych, gdyż do ich zapędzania wystarczy jeden akumulator (niewymagający specjalnej obsługi z wyjątkiem perjodycznego ładowania i pracujący bez defektów przez parę lat), parę ogniwek od latarki kieszonkowej, które można tanim kosztem nabyć wszędzie i wymieniać w miarę użycia.

Należy przypuszczać, że przy odpowiedniej propagandzie i umiejętnem podkreśleniu zalet aparatu z lampami dwusiatkowemi, wielu klientów zamieszkujących prowincję i zniechęconych wiecznem strajkowaniem bateryj anodowych, zaopatrzyłoby się w te lampy lub też poleciłoby przeprowadzić celem ich dostosowania odpowiedniej zmiany w swych aparatach.

Z wprowadzeniem lamp dwusiatkowych łączy się ściśle wybuch głośnika. Najwięcej obecnie używane głośniki są dostosowane do lamp o dużej emisji i charakterystyce specjalnej i dlatego pracują źle z lampami dwusiatkowemi, które z tego powodu nie zostają właściwie wykorzystane. Gdyby więc udało się spopularyzować dwusiatkówki, należałoby poważniej zastanowić się nad wypuszczeniem na rynek i nowych typów głośników więcej dostosowanych do tych lamp.

Aparaty lekarskie przeszkadzają audycjom radjowym

Olbrzymi rozwój elektroterapji, wymagającej stosowania coraz nowych aparatów lekarskich różnego typu, wywiera, jak to już niejednokrotnie stwierdzono, bardzo ujemny wpływ na przekazywanie dźwięków przez radjo. Grono lekarzy i fizyków we Wiedniu przeprowadza obecnie gruntowne studja nad związkiem, jaki istnieje między aparatami do diatermji a falami radjowemi. Stwierdzono, że większość aparatów lekarskich posiada tę samą długość fal, co aparaty radjostacyj nadawczych. Dla zneutralizowania tych fal skonstruowano specjalne filtry, które chwytają niepotrzebne, natrętne fale elektryczne. Filtr taki demonstrowano ostatnio we Wiedniu w obecności fachowców. Aparat diatermiczny, którego głośny szum pierwotnie zupełnie zagłaszał dźwięki radja, po zastosowania filtru zamilkł zupełnie i audycja radjowa mogła się odbyć bez przeszkody.

Komunikacja i Transport

Nowoczesne poglądy na budowę dróg

Szalone tempo rozwoju motoryzacji postawiło zupełnie nowe wymagania sieci drogowej. Wymagania te dotyczą jak i ogólnego rozplanowania, tak też samej techniki wykończenia nawierzchni. Za dawnych czasów, kiedy w rachubę trzeba było brać wyłącznie powolną trakcję konną, odbywająca się tylko na niewielkich dystansach, mało intensywną i względnie bardzo bezpieczną, do prawdziwych kanonów budownictwa drogowego należało takie rozplanowywanie szos, aby one łączyły ze sobą wszelkie większe osiedla i przechodziły przez te ostatnie głównemi ulicami. Takim sposobem wszelkie furmanki i inne pojazdy konne mogły najdogodniej przewozić z miejsca na miejsce pasażerów i towary. Obecnie, kiedy gros pojazdów stanowią szybkie samochody, okazało się, że przejeżdżanie przez osiedla, szczególnie mniejsze, powoduje znaczny wzrost niebezpieczeństwa ruchu. Z tych właśnie powodów nowe drogi należy tak rozplanowywać, aby one omijały wioski i mniejsze miasteczka, połączenie z któremi mogliby uzyskać jadący przy pomocy specjalnych odgałęzień danej drogi. Takie rozplanowywanie jest łatwe przy budowie zupełnie nowych dróg, natomiast przy przebudowywaniu starych, powoduje szereg trudności. Celem uniknięcia tych ostatnich zaproponowano obecnie, aby już istniejące drogi przechodzące przez osiedla pozostawić w ich obecnym stanie, dobudowując tylko szosy okrężne, przeznaczone specjalnie dla automobilistów i oznaczone odpowiedniemi znakami konwencjonalnemi, ułatwiającemi orjentację jadącym. Prócz tego przy projektowaniu nowych dróg należy przewidzieć budowę t. zw. magistrali, które łączyłyby ze sobą oddalone i większe centra handlowo-przemysłowe i szłyby po linjach możliwie prostych. Takie magistrale odciążone od ruchu lokalnego pozwalałyby na ekonomiczny transport towarów, nawet na znacznie większe odległości, przyczem dojazd do pomniejszych miasteczek odbywałby się przy pomocy dróg pomocniczych.

To są wymagania stawiane systemowi rozplanowania dróg. Co do budowy nawierzchni, to okazuje się, że stawiać system szos pokrytych luźnym tłuczniem z pylnemi latówkami nie odpowiada zupełnie nowoczesnym wymaganiom mechanicznego ruchu kołowego. Z tego powodu wszystkie nowe drogi muszą posiadać nawierzchnię utrwaloną, przyczem ze względu na znaczne obciążenia i dolne warstwy podkładów muszą być znacznie solidniej wykonane niż w szosach starego typu. Co do budowy samej nawierzchni nie można dziś podać jakichś ścisłych reguł z tego powodu, że każdy rok przynosi jakieś nowe udoskonalenia, a cały szereg poważnych uczonych i techników drogowych pracuje jeszcze nad rozwiązaniem tego problemu. Z materjałów najwięcej obecnie używanych i cieszących się uznaniem do utrwalania nawierzchni wchodzą w rachubę: różne asfalty i ciała im pokrewne oraz cementy, szkło wodne itp. Prócz tego prowadzi się doświadczenia z budową dróg przy pomocy sztucznych kamieni, klingerów o dość dużych wymiarach, a nawet gumy. Co się okaże najpraktyczniejszem — wykaże praktyka.

Międzynarodowy Kongres Drogowy w Washingtonie

Prasa techniczna donosi, że w październiku b. r. odbędzie się VI. Międzynarodowy Kongres Drogowy w Washingtonie. W Kongresie na zaproszenie rządu Stanów Zjednoczonych wezmą udział wybitni fachowcy drogowi oraz urzędnicy państwowi, pracujący nad budową i utrzymaniem dróg we wszystkich państwach świata.

Da on dużo sposobności tym, którzy chcą dotrzymać kroku nowoczesnemu rozwojowi dróg i transportu drogowego. Program będzie obejmował sprawozdania władz z zakresu konstrukcji utrzymania dróg różnych typów, rezultatów osiągniętych z zastosowania cementu, cegły i innych sztucznych materjałów brukowych, oraz najnowszych metod stosowania smoły, bituminu i asfaltu, a także sprawozdania z zakresu budowy dróg w nowych krajach i okolicach o niskiej kulturze. Jedną z najważniejszych kwestyj, które będą poruszone na Kongresie, będzie kwestja sposobów i środków finansowania dróg. Transport drogowy w swoich różnych fazach łącznie z jego koordynacją z innemi środkami przewozu, będzie przedmiotem innej dyskusji. Dużo czasu będzie również poświęconego zagadnieniu regulacji ruchu w większych miastach i ośrodkach podmiejskich, sygnałom ruchu, planowaniu nowych dróg i przystosowaniu starych dla zapobieżenia kongestji ruchu, stacjonowaniu i garażowaniu wehikułów.

Tunele

Pięćdziesięciolecie tunelu Gotharda.

Dnia 29 lutego roku 1880 przebito ścianę dzielącą między obiema połowami tunelu, budowanemi równocześnie z północy i południa. 2 marca można było już przejechać przez cały tunel. Budowa trwała przez 7½ lat, zginęło przy niej 200 pracowników, między nimi i genjalny budowniczy tunelu Ludwik Favre. Tunel jest 14,920 km. długi.

Tunel budowały dwie sekcje z obu stron góry: Airolo i Göschenen. Osie obu połów na zetknięciu okazały w poziomie zboczenie tylko 33 cm., a co do wysokości 5 cm.

Dziś zaprowadzona jest w tunelu trakcja elektryczna.

Uroczystość jubileuszowa odbyła się bez rozgłosu. (Czasopismo techniczne „Der Bahnbau".)



Międzynarodowa Wystawa Komunikacji i Turystyki w Poznaniu

od 6 lipca do 10 sierpnia 1930 r.

Prasa a M. W. K. T.

Zagadnienie komunikacji w Polsce jest sprawą przyszłości nietylko ze względu na rozwój sieci kolejowej i drogowej, który w całem państwie dojdzie do granic należytej użyteczności dopiero za kilka dziesiątków lat, lecz i dlatego, że pełna użytkowność naszych środków komunikacyjnych może być zrealizowana dopiero przy uwzględnieniu tranzytu. Jako państwo, łączące Wschód z Zachodem i Północ z Południem, Polska, z racji swego położenia, przerzucać będzie kiedyś przez swe terytorjum płody wymiany dwóch kultur, ściągając do swych kas należny dochód za pośrednictwo. Dzisiejsze warunki polityczne, ścieśniające znacznie nasz ruch tranzytowy, są o tyle dogodne, że dają nam czas na dogonienie Zachodu, i usprawnienie istniejących instalacyj. Jednym z najważniejszych etapów na tej drodze jest bliska już Wystawa Komunikacji i Turystyki w Poznaniu, którą, w zrozumieniu jej istotnych zadań i znaczenia, popierają najwyższe czynniki państwowe. Ale akcja rządu byłaby tylko w pół drogi wstrzymanym gestem, gdyby mu nie towarzyszyło poparcie całego gospodarczo myślącego społeczeństwa. Może się ono wyrażać między innemi w propagandzie Wystawy. Choć prasa nasza podaje od czasu do czasu nadsyłane jej komunikaty, należy oczekiwać, że obecnie zajmie się ona poważniej tym problemem.

Obowiązek spopularyzowania Wystawy spoczywa nietylko na prasie codziennej, informującej szeroki ogół czytelników, lecz i na prasie fachowej, docierającej do sfer szczególnie przejawami komunikacyjnemi zainteresowanych. A wobec szerokiego zasięgu Wystawy mało jest prawdopodobnie czasopism, dla których ten temat byłby obojętny. Mogą i powinny mu poświęcić swe szpalty pisma techniczne, które mają możność opracowania go naukowo. Czasopisma automobilowe, specjalnie autobusowe, mogą ująć ten temat z punktu widzenia handlowego i turystycznego. Transport i ubezpieczenia, sport, turystyka i uzdrowiska jako dział samodzielny, o ile tylko posiadają swoje organy prasowe, mają możność wypowiedzenia swych uwag, których doniosłość polegać będzie na jednoczesnem ich wyrażeniu, co łącznie z zobrazowanym stanem naszego położenia w zakresie komunikacji pozwoli na opracowanie życiowego planu działania.

Prasa, której wpływy i potęgę wszyscy znają i oceniają, nie powinna i nie może tym razem przepuścić okazji, aby stać się wyrazicielką opinji gospodarczo myślącego odłamu społeczeństwa.

DZIAŁ MASZYN ROLNICZYCH

Apel do krajowych fabryk maszyn rolniczych

Fabryki krajowe upraszamy, aby nam donosiły o wszystkich nowościach w zakresie ich produkcji. Chętnie stawiamy łamy nasze bezinteresownie do usług przemysłu krajowego. Przy tej sposobności musimy podnieść ten smutny fakt, że podczas gdy zagraniczne firmy bardzo skwapliwie korzystają z reklamy w naszem piśmie i często donoszą nam o ostatnich zdobyczach w fabrykacji maszyn rolniczych, to nasz przemysł krajowy nie ma w tym względzie — zdawałoby się — nic do powiedzenia, a przecież wiadomo, że i u nas ta gałąź przemysłu stale się podnosi i wypuszcza na rynek coraz nowe wyroby lub też ulepsza dotychczasowe. W interesie rozwoju przemysłu krajowego prosimy fabryki krajowe, by o wszystkich swoich nowościach nas w pierwszym rzędzie informowały.

WYDAWNICTWO „RYNKU METALOWEGO I MASZYNOWEGO“.

Siewnik rzędowy „Turbo“

przeznaczony specjalnie dla małorolnych

Od pewnego czasu dawała się odczuwać potrzeba siewnika rzędowego, któryby, zachowując główne własności i zalety konstrukcyj dotychczasowych, nie był tak skomplikowany, więc tak trudny w użyciu i obsłudze, a równocześnie tak kosztowny.

Nie zawsze bowiem można pogodzić prostotę i taniość konstrukcji z dzisiejszemi wysokiemi wymaganiami praktycznemi, a owoc paroletnich prób i wysiłków — siewnik „Turbo“ — jest takim siewnikiem: tanim a dobrym.

Przyrząd siewny. Zamiast dotychczas stosowanego wałeczka karbowanego lub czerpaka, organem siewnym tego przyrządu jest kółko, zaopatrzone na jednej ze stron w szereg spiralnych łopatek, co w całości przypomina koło turbiny wodnej. Stąd nazwa siewnika. Kółko takie nabiera ziarno pomiędzy łopatki i wyrzuca je przez otwór siewny. Jest to więc wysiew przymusowy, energiczny, wykluczający zapychanie się ziarna w otworze siewnym lub przed nim. Poza tem kółkiem mieści się w gnieździe siewnem tylko jedna część, a mianowicie muszla siewna. Prostota konstrukcji jest więc tutaj posunięta do ostatecznych, racjonalnie możliwych granic. Dzięki temu osiąga się nietylko taniość, ale i trwałość maszyny. W przyrządzie bowiem siewnym, najdelikatniejszym, a najbardziej wystawionym na zużywanie, zużywać się nie ma co. Jedyne bowiem tarcie, jakie istnieje — między muszlą i kółkiem siewnem, — nie wpływa ujemnie na precyzyjność przyrządu i jest nieznaczne.

Wyłączanie siewu. Służy do tego dźwignia ręczna, która jednocześnie podnosi z ziemi redliczki siewne. Dźwignia ta umieszczona jest z boku siewnika, wskutek czego nie przeszkadza przy napełnianiu skrzyni i obsłudze siewnika podczas pracy.

Regulację wysiewu uskutecznia się tutaj prostem przestawieniem dźwigni siewnej, która działa na suwak, powiększający lub zmniejszający otwory siewne wzdłuż całego siewnika. Dźwignia ta ma skalę, pozwalającą na jak najdokładniejsze ustawianie jej na każdy wysiew, a zaopatrzona jest w zamek bezpieczeństwa, po zakręceniu którego zmiana wysiewu na polu jest niemożliwa. Jest to jedyna i wystarczająca regulacja siewu dla wszystkich ziarn, od najmniejszych do największych.

Wyłączanie rządków. Na końcu siewu lub w innych razach, kiedy tego zachodzi potrzeba, można każdy z rządków wyłączyć przez zamknięcie odpowiednią klapką jego otworu siewnego. Klapki te są nazewnątrz skrzyni, a więc na oku i pod ręką.

Wykluczanie gniazd siewnych. Jeżeli wypadnie siać tylko częścią rzędów, jak to ma miejsce np. dla siewu buraków, wyłącza się wszelkie zbyteczne gniazda siewne pokrywkami, zakładanemi wewnątrz skrzyni. W ten sposób unika się niepotrzebnego tarcia w gniazdach, które nie pracują.

Opróżnianie skrzyni. Siewnik „Turbo“ zaopatrzony jest w specjalne korytko do opróżniania siewnika po pracy. Dzięki temu opróżnianie jest łatwe i szybkie. Całą zawartość skrzyni siewnej wypuszcza się do korytka blaszanego umocowanego na stałe pod skrzynią siewną, a stamtąd zgarnia do worka. W tym celu dno skrzyni siewnej jest umocowane na zawiasach i zamkach. Te ostatnie, w liczbie 4—6 mogą być w jednej chwili rozłączone lub zamknięte.

Siew próbny. Wspomniane korytko do opróżniania jest zaopatrzone w dodatkową krawędź ruchomą, używaną w czasie siewu próbnego (na miejscu). Wtedy ziarno wysiewane, zamiast sypać się na podstawioną płachtę lub na podłogę, spada do korytka do opróżniania, gdzie z największą dokładnością może być zebrane do odważenia.

Tor siewnika. Rozstawianie kół z przodu i z tyłu, czyli t. zw. tor przedni i tylny nie są u siewnika „Turbo“ równe. A mianowicie tor tylny, czyli główny, jest większy niż szerokość siewna, a natomiast tor przedni jest o tyleż węższy od niej. Dla prowadzenia siewnika nie stanowi to utrudnienia, gdyż robotnik prowadzi koło przodka po śladzie koła tylnego, jak u siewników jednotorowych. Natomiast pod względem konstrukcji i praktyczności siewnika system taki jest doniosłem ulepszeniem; posiada bowiem następujące zalety:

1. skrzynia siewna, niekrępowana kołami, jest dłuższa, a więc pojemniejsza;
2. koła biegowe, niekrępowane szerokością toru, stoją prosto, — są więc zbudowane racjonalnie, wskutek czego nie ulegają przedwczesnemu zniszczeniu ich piasty i sprychy, oraz wrzeciona osiowe;
3. wąski przodek jest lżejszy do sterowania i do zawracania na miejscu, a siewnik od przodu do tyłu może być krótszy;
4. jeden i ten sam ślad gniotą przy siewie dwa koła siewnika, zamiast czterech, wskutek czego koleje posiewne są mniej widoczne;
5. zupełna swoboda wyboru rozstawienia rzędów siewnych. Tak np. siewnik $1\frac{1}{2}$ mtr. 15-to rzędowy, zbożowy; jako 8-mio lub 7-mio rzędowy na rzepak lub zboża pielone lub wreszcie jako 3, 4-ro lub 5-cio rzędowy do buraków. W tym celu wystarczy odpowiednio rozstawić redliczki czynne (po odjęciu nieczynnych) i zmienić tor przedni, (który w tym celu ma osie rozsuwalne).

Dodatki. Do siewników „Turbo" zastosowany jest siewnik do koniczyny, poruszany przez łańcuch od głównej transmisji i razem z nią wyłączany. Siewnik ten wysiewa ziarno rzutowo przed radliczkami głównego siewnika, które w ten sposób zastępują dla niego bronki. Również normalnym dodatkiem do siewnika „Turbo" są rolki utłaczające dla zbóż lub buraków.

Chcąc zadość uczynić życzeniom, wysuwanym częstokroć wypuściła „Unja" siewnik ręczny ze znanym systemem wysiewnym „Turbo".

Siewniki te pracują na szerokość roboczą 80 cm. i posiadają 7 rzędów, z których oczywiście można pewną ilość zdjąć i tem samem powiększyć odstęp pomiędzy rzędami.

Waga kompl. maszyny wynosi 90 kg., a wobec tego, że siewnik ten posiada nadzwyczaj wysokie koła drewniane, wystarczy w zupełności do jego obsługi 2 ludzi.

Nowy siewnik ręczny wysiewa zupełnie dokładnie wszelkiego rodzaju zboża i nasiona, a przeznaczony jest dla najmniejszych gospodarstw rolnych, szkół rolniczych, dla hodowli nasion, dla większych ogrodnictw, hodowli drzewek, poletek doświadczalnych itp. oraz na tereny górzyste, zbyt małe dla użycia pociągu końskiego.

Obsługa jest nader prosta. Ustawianie uskutecznia się zapomocą jednej tylko dźwigni. W celu zupełnego wypróżnienia należy poprostu skrzynię wysiewną przechylić.

Zredukowano wagę gdzie tylko można było uskutecznić bez szkody samej maszyny, zużyto materjał li tylko wysoko wartościowy uzyskując tem samem nadzwyczajną trwałość i wytrzymałość siewnika.

Aby robotnikowi, prowadzącemu siewnik umożliwić dokładne obserwowanie toru kół, używa się podpory w środku umieszczonej, jako ruchomej rączki dla sterowania.

Inż. Tad. Świeżawski.

Maszynowy zbiór siana

Obecna pora zachęca tak rolnika jak kupca do intensywnego zajęcia się sianowym sprzętem. Ostatni „Poradnik Gospodarski" (z dnia 8. VI.) przynosi poniżej podane bardzo rzeczowe informacje na temat tytułu obecnego artykułu:

„Z porównań kosztów koszenia trawy ręcznie kosą a maszynowo kosiarką opłaca się ta ostatnia dopiero od około 120 morgów powierzchni łąk i koniczysk, która rocznie ma być ścięta, a więc w okrągłych liczbach 60—70 morgów pola w gospodarstwie, które jest przeznaczone pod uprawę takiej paszy. Przy uwzględnieniu jednak przedewszystkiem terminu i czasu trwania ścinania traw musi się stwierdzić, że dzienna wydajność kosiarki jest 5 do 6 razy większa, niż kosy. A zatem wynik porównania kosztów jest miarodajny tylko w wypadku, gdy się rozporządza dostateczną ilością robotników z kosą lub też odpowiednią kwotą względnie kredytem na sprawienie kosiarki. Szybkie działanie kosiarki umożliwia wykorzystanie dobrej pogody, co wpływa na jakość siana. Opłaca się nawet na mniejszych obszarach, pomijając występujące przytem uniezależnienie się od wynajmu ludzi do koszenia ręcznego. Wreszcie w wypadku zjednoczenia się kilku sąsiadów do posiadania wspólnej maszyny z ustaleniem kolejności, używania, np. losowaniem, stać się może kosiarka potrzebną i opłacalną również w mniejszych gospodarstwach rolnych.

Koszt sprawienia kosiarki wynoszący u nas od 750 do 900 zł, nie jest mały, ale nie tak trudno osiągalny (w normalnych czasach gospodarczych) który jednak może być zamortyzowany przez 10 lat (10%), o ile obchodzenie się z maszyną jest poprawne i około 4% rocznie kosztów kupna przeznaczy się na jej utrzymanie. Poprawną działalność maszyny otrzymuje się przedewszystkiem przez należyte ułożenie nożyków, odpowiednią ich szybkość i prędkość postępowania maszyną oraz przy dobrem wyostrzeniu nożyków ruchomych i stałych. Z normalnem przeniesieniem ruchu na przesuw nożyków ruchomych muszą być kosiarki istotnie raźno ciągnione (ponad 1 m/sek.), aby nawet przy ostrych nożykach ścinać dobrze i pewnie miękką trawę. W razie wolniejszego tempa kosiarka często staje wskutek zapychania się. Należy wtedy zmienić 2 koła zębate na prędsze przeniesienie ruchu. W wypadku zapychania się kosiarki nie pomoże wcale zsiadanie kierowcy z siodełka, bo właśnie jego ciężar ma się przyczyniać do pewniejszej przyczepności kół biegowych, pokonujących swem toczeniem się opory ruchu noży i koszenia. Wobec zwykłych szerokości roboczych kosiarek od 3½ stopy (110 cm) do 5 stóp (152 cm.) najlepiej zaprzęgać 2 rącze, a silne konie, ewentualnie na zmianę, gdyż specjalne wąskie kosiarki na 1 konia okazały się niesprawne.

Bardzo korzystnem jest stosowanie podparcia końca dyszla sprężynująco osadzoną a skrętną rolką. Konie wtedy ciągną równiej, nie wyczuwając na karkach zmiennych oporów pracy. Zamiast pojedyńczej rolki można zastosowywać także dwukołowy przodek, łatwo skręcający dzięki mechanizmowi sterującemu, jak przy samochodach. Skoro dyszla się nie podpiera, to należy przynajmniej równoważyć ciężar przestawianiem siodełka, stosownie do wagi kierowcy, aby nacisk na karki koni był jak najmniejszy.

W celu równomierniejszego, a nawet zmniejszenia pociągu, zaleca się stosowanie sprężynującego ciągła, połączonego prętem z wewnętrznem podparciem ślizgowem dźwigara bagnetowego (palcowego). Jeżeli występują wielkie opory na przyrządzie tnącym, to sprężyna ciągła silnie wtedy się ściąga, wyprężając luźno zresztą zwieszający się pręt. W ten sposób część siły pociągowej przenosi się bezpośrednio na przyrząd tnący, osłabiając boczne szarpnięcia.

Wysokość ścierni wynosi przy normalnych dźwigarach bagnetowych przeciętnie 8 cm. Buduje się jeszcze specjalne dźwigary nisko tnące na około 4—5 cm. wysokości ścierni, o węższych i cieńszych, ale za to gęściej rozmieszczonych bagnetach (podwójne bagnety). Stosowanie tychże wymaga oczywiście bardzo równego pola. Pośrednie miejsce zajmują specjalne dźwigary średnio tnące (na 6 cm. wysokości ściernisk), mające tę zaletę, że cięcie odbywa się wogóle równomierniej przez nierównomierne działanie poszczególnych nożyków (1 nożyk na podział 2 bagnetów, lub 2 nożyki na 3 bagnety). Najpowszechniej używa się przecież normalnych dźwigarów z równym podziałem 3 cali ang. (75 cm.) na

odległości nożyków ruchomych i bagnetów i z przesuwem nożyków tylko pomiędzy dwoma sąsiedniemi bagnetami.

Opłacalność i użytkowanie kosiarek znacznie wzrastają, skoro kosiarkę przystosowuje się również do cięcia zboża. Najprostszem urządzeniem do odkładania zboża jest blacha odgartująca źdźbła od strony maszyny w ten sposób, że ścięte zboże kładzie się w zwartych pokosach za przyrządem tnącym; pokosy te musi się zaraz zgartywać i usuwać, by stworzyć miejsce na następny przejazd maszyny.

Wydajniejsze jest urządzenie do ręcznego odkładania przez założenie mniejszej blachy odcinającej od maszyny, wyższego odgartywacza od strony stojącej zboża, oraz drewnianych listew jako rusztu za przyrządem tnącym na zawiasach uruchomianych nożną dźwignią przez drugiego robotnika, siedzącego na drugiem dodatkowem siodełku. Usuwaniem ściętego zboża, uskładanego w dostatecznych wiązkach na snop, po opuszczeniu rusztu przez wystającą wtedy ścierń i z pomocą grabi ręcznych, kierowanych rękami drugiego robotnika, przyspiesza się wiązanie snopów za maszyną dla utworzenia miejsca do następnego przejazdu. Można nawet usuwać grabiami wiązki ściętego zboża za maszynę i pracować w ten sposób maszyną, bez przerw i bez względu na szybkość wiązania snopów. Jeszcze składniej dokonuje tego, najnowsze urządzenie przedstawione na ostatniej dorocznej (w styczniu) wystawie maszyn rolniczych w Paryżu (IX. Salon de la Machine Agricole à Paris). i jako odkładacz wiązek (Detourne Javelle) z fabryki Dolle w Vesoul (Haute-Saone). Robotnik na drugiem siodełku w odpowiedniej chwili obraca pomostem z blachy stalowej, który sam na przegubach przechyla się ostatecznie tak, że wiązka zesuwa się za maszynę i pomost może być zaraz zpowrotem na pierwotne miejsce nawrócony.

(Ciąg dalszy.)

Sonda do badania gleby

Praktyczne narzędzie do badania gleby przedstawia sonda, w postaci laski spacerowej, w środku wydrążonej, w której mieści się stalowy pręt, posiadający z boku wyżłobienie, opatrzone podziałką metryczną. Laską tą bada się glebę w ten sposób, że wyciąga się ją z owej pochwy, poczem wsadza prosto, bez skręcenia, w ziemię do dowolnej głębokości, następnie zakręca się kilkakrotnie z lewej strony na prawą, przyczem ziemia z profilu zbiera się w owem wyżłobieniu. Wyciągnąwszy następnie sondę prosto, ma się w wyżłobieniu ziemię zebraną z całego profilu gleby, dokąd laska sięgała i w ten łatwy sposób zorjentować się można co do jakości warstw, składających się na dany profil. Sonda przy zagłębianiu się do ziemi natrafia na różny opór, zależnie od zwięzłości danych warstw, co jest również momentem orjentacyjnym dla określenia jakości gleby.

Jeśli kto stale używa tej sondy, to w krótkim czasie nabiera znacznej wprawy w badaniu jakości gleby. Laska ta zatem oddaje poważne usługi nietylko zawodowym gleboznawcom, ale także i wszystkim rolnikom, którzy za jej pośrednictwem zorjentować się mogą w łatwy sposób i określić jakość danej gleby tem bardziej, że można zapomocą tej sondy określić również miąższość warstwy uprawnej, a nawet jakość wyrobienia mechanicznego gleby.

DZIAŁ BUDOWLANY, DRZEWNY i CERAMICZNY

Apel do krajowego przemysłu budowlanego

Fabryki krajowe upraszamy, aby nam donosiły o wszystkich nowościach w zakresie ich produkcji. Chętnie stawiamy łamy nasze bezinteresownie do usług przemysłu krajowego. Przy tej sposobności musimy podnieść ten smutny fakt, że podczas gdy zagraniczne firmy bardzo skwapliwie korzystają z reklamy w naszem piśmie i często donoszą nam o ostatnich zdobyczach w fabrykacji materjałów budowlanych, to nasz przemysł krajowy nie ma w tym względzie — zdawałoby się — nic do powiedzenia, a przecież wiadomo, że i u nas ta gałąź przemysłu stale się podnosi i wypuszcza na rynek coraz nowe wyroby lub też ulepsza dotychczasowe. W interesie rozwoju przemysłu krajowego prosimy fabryki krajowe, by o wszystkich swoich nowościach nas w pierwszym rzędzie informowały.

WYDAWNICTWO „RYNKU METAL. I MASZYNOWEGO".

Międzynarodowy Kongres Budowlany w Londynie

W Londynie odbył się pod protektoratem króla Jerzego V. i ministrów korony V-ty międzynarodowy kongres budownictwa i robót publicznych, w którym wzięło udział około 600 przedstawicieli 42-tu państw. Polska reprezentowana była na kongresie przez 15 osób z pp. prezesem H. Martensem i mec. J. Chabielskim na czele Bank Gospodarstwa Krajowego reprezentował dyr. Garbusiński, magistrat m. Warszawy — inż. Dunin, architekturę — prof. Lalewicz i arch. Michalski.

W obradach kongresu brali udział przedstawiciele rządu W. Brytanji z ministrami Daltonem, Thomasem, Parmoorem, Percym na czele. Uczestnicy kongresu podejmowani byli szeregiem bankietów urzędowych, z których na specjalne wyróżnienie zasługuje przyjęcie z udziałem księcia Yorku.

Kongres obradował nad racjonalizacją budownictwa, finansowaniem budownictwa mieszkaniowego i przedsiębiorstw budowlanych, mieszkaniami robotniczemi, warunkami umów na roboty budowlane, szkolnictwem zawodowem, oraz szeregiem zagadnień miejszej wagi.

W ożywionej dyskusji zabierali głos ze strony delegacji polskiej p. mec. Chabielski, inż. Piętkowski, prof. Paszkowski.

Po zakończeniu kongresu zorganizowana była wycieczka zbiorowa po Anglji i Szkocji, w czasie której uczestnicy mieli możność zapoznania się z większemi robotami budowlanemi, prowadzonemi obecnie w Anglji,, jako to: budowa tunelu Mersey w Liverpoolu, stocznia w Glasgow, porty Newcastle, Glagow, Liverpool i budowy domów i osiedli robotniczych.

Przedstawiciel polskiej delegacji obdarzony został mandatem przemawiania w imieniu Międzynarodowej Federacji Budownictwa i Robót Publicznych na bankiecie w Liverpoolu.

Delegacja polska podczas trwania kongresu weszła w bliższy i serdeczniejszy kontakt, oprócz gospodarzy, z przedstawicielami organizacyj budowlanych: Belgji, Francji, Holandji, Węgier i Włoch.

Sprawa rozbudowy miast na posiedzeniu Państwowej Rady Rozbudowy Miast

Dnia 2-go bm. odbyło się w Ministerstwie Skarbu posiedzenie Państwowej Rady Rozbudowy Miast, pod przewodnictwem wiceministra p. T. Grodyńskiego w zastępstwie nieobecnego kierownika Ministerstwa Skarbu I. Matuszewskiego. Otwierając posiedzenie, wiceminister Grodyński podkreślił, że rząd popierając budownictwo mieszkaniowe przyczynia się tem samem do zmniejszenia bezrobocia. — Z uwagi na to, pomimo ciężkiego stanu finansowo-gospodarczego w r. b. na samą akcję kredytowo-budowlaną w 1930 r. wyasygnowane zostanie 188.675 tys. zł. Kwota ta jest największą, jaka dotychczas od chwili wejścia w życie ustawy z r. 1925 o rozbudowie miast w poszczególnych latach była wyasygnowana na akcję kredytowo-budowlaną. Poza wspomnianemi kredytami na budownictwo mieszkaniowe w r. b. przeznacza się: 1) ze strony zakładów ubezpieczeń społecznych na budownictwo mieszkaniowe własne — 16.500 tys. zł, nie licząc sum przeznaczonych na kupno przez zakłady te terenów budowlanych; 2) czternaście miljonów złotych z państwowego funduszu budowlanego bankom prywatnym na zwrot lokat, przyjętych w r. 1929 na czasowe zasilenie państwowego funduszu budowlanego. W ten sposób na akcję mieszkaniowo-budowlaną w r. b. wyasygnowane zostanie blisko 150 miljon zł, podczas, gdy w r. 1929 wyasygnowano zaledwie 55.500 tys. zł, ze wszystkich źródeł. W sumach tych mieszczą się wpływy z 3-proc. Premjowej Pożyczki Bud., subskrypcja której rozpoczęła się dopiero 2-go bm., przyczem wykorzystane zostało ustawowo upoważnienie Ministra Skarbu o uruchomieniu zapasów czasowych w wysokości 50 miljn. zł, w papierach wartościowych i t. d. Nadto Rada wyłoniła Komisję: normalizacyjną, pod przewodn. p. T. Teoplitza oraz ustawodawczą pod przew. p. T. Garnusińskiego. Następne posiedzenie Rady odbędzie się 15 września r. b.

Z Jubileuszowej Wystawy Ruchomej w Bydgoszczy

„Aktualne zagadnienia przemysłu drzewnego" omówił w dniu 12. b. m. w odczycie wygłoszonym na Wystawie Ruchomej p. Witold Czerwiński z Warszawy, dyrektor Rady Naczelnej Związków Drzewnych w Polsce.

Prelegent w żywem, z niepospolitą swadą wygłoszonem, przemówieniu rzucił na wstępie obraz stosunków gospodarczych polskich przed wojną i polityki rządów zaborczych zmierzających do unicestwienia dążeń do gospodarczego usamodzielnienia. W tych warunkach nie mogły również rozwinąć się przemysły, których rozwój oparty jest na bogactwie kraju w masę drzewną.

Te stosunki uległy zmianie radykalnej z chwilą uzyskania niepodległości i zjednoczenia ziem polskich. Rozpoczyna się planowa praca, zmierzająca do wprowadzenia

programowej gospodarki i do racjonalizmu produkcji. Powstaje szereg gałęzi przemysłów przetwórczych. Polska, początkowo związana z rynkiem niemieckim, z chwilą wybuchu t. zw. wojny celnej z Niemcami, wychodzi na dalsze rynki i zwycięsko je zdobywa. Okres ten dobrej konjunktury jeszcze wzmaga się po zawarciu z Niemcami prowizorycznej umowy o uregulowanie obrotu drewnem. Konjunktura ta załamuje się w roku ubiegłym z chwilą, gdy Rosja Sowiecka rozpoczęła na rynkach światowych dostawy po cenach nieodpowiadających żadnej kalkulacji. Było zaś to możliwe tylko wobec sowieckich warunków gospodarczych, gdzie cena surowca w kalkulacji nie jest uwzględniana, robocizna bardzo niska a nad wszystkiem góruje tendencja rozprzężenia normalnego życia innych państw.

Tá sytuacja na międzynarodowym targu drzewnem które, gdyby zostały spełnione to, przy przystosowaniu stawia przed przemysłem polskim szczególne wymagania, przemysłu do nowych warunków i przeprowadzeniu wspólnie z rządem planowej akcji, zapewnią polskiemu przemysłowi drzewnemu możność dalszego rozwoju.

Przemysł papowy

Przemysł papowy ma obecnie przed sobą wielkie widoki rozwoju. Dotychczas panował w tej branży wielki chaos, ponieważ każda fabryka inaczej określała poszczególne grubości wyrabianej przez siebie papy dachowej i tylko niewielu odbiorców orjentowało się w tej różnorodnej nomenklaturze. Nad sanacją tych niezdrowych stosunków pracował od szeregu lat Związek Wytwórców Tektury Smołowcowej w Warszawie i owoce jego zabiegów przyszły dopiero w roku bieżącym, dzięki jednoczesnemu powstaniu syndykatu fabryk surowej tektury do papy. Z syndykatem tym została zawarta umowa, na podstawie której papa dachowa została znormalizowana. Na rynku będzie papa dachowa tylko 4-ch numerów: 80, 100, 150 i 200 w zasadniczych wymiarach 1 metr szerokości i 10 metrów długości. W bieżącym roku, jako przejściowym, dopuszczony będzie także wymiar rolek 7 metrów długości.

Dotychczas wiele fabryk papy dachowej prowadziło niesumienną konkurencję, polegającą na tem, że papę dachową cieńszą sprzedawano za grubszą. Ułatwieniem wielkiem dla nich było to, że można było nabywać tekturę surową o każdej dowolnej wadze. Obecnie będzie to wykluczone, lub w każdym razie bardzo utrudnione, gdyż każdy przeciętny nawet laik odróżni chyba papę dachową, wyprodukowaną np. z Nr. 150, którąby dana fabryka chciała sprzedać np. za papę Nr. 100.

Prowincja doniedawna odnosiła się i jeszcze odnosi do pokrycia papowego z wielką rezerwą właśnie z powodu nieuczciwej konkurencji i z drugiej strony z powodu nieznajomości racjonalnego sposobu krycia dachów papą. O ile na zachodzie Polski i także w Łodzi ogólnie przyjął się już sposób krycia dachów papą, tak zwany „na gładko" z zastosowaniem lepniku, którym podkleja się papę pod zakładami, to tego o naszej prowincji powiedzieć nie można. Tutaj ciągle pokutuje krycie dachów bez lepniku, do czego przyczyniają się, o ironjo, sami dekarze prowincjonalni, którzy, konkurując między sobą cenami wykonania, nie mogą potem wykonać pokrycia papowego solidnie, gdyż to wymaga więcej czasu i pracy. Pod tym względem zaszła jednak w ostatnich latach znaczna poprawa, dzięki poważniejszym fabrykom papy dachowej, którym zależy na przyszłości przemysłu papowego, a nie na doryweczym zysku i dzisiaj są znacznie większe zastępy rolników, którzy do pokrycia papowego żądają lepniku. Nie ulega bowiem żadnej kwestji, że papa dachowa z dobrych surowców wyprodukowana, umiejętnie na dachu położona, podklejona pod zakładami lepnikiem, jest najtrwalszym i najtańszym pokryciem dachowem, biorąc nawet pod uwagę smołowanie co 2 lata. Papa dachowa góruje swojemi zaletami nad innemi rodzajami pokryć dachowych, jest lekka, pokrycie jest szczelne i na ewentualnym miejscu uszkodzenia daje się bardzo małym kosztem reperować. Z tych względów oraz dzięki normalizacji przewidywane jest znaczne zwiększenie zbytu papy dachowej.

Inż. Feliks Turski.

(„Gazeta Handlowa").

WIADOMOŚCI DROBNE

PRZEMYSŁ DRZEWNY BRONI SIĘ PRZED PODWYŻKĄ TARYF KOLEJOWYCH.

Przemysłowcy drzewni zaniepokojeni są wiadomością, że z dniem 1 lipca ma być wprowadzona nowa związkowa taryfa kolejowa niemiecko-polska, oparta na podwyższonych stawkach przewozowych.

Podwyżka taryfy dla drzewa eksportowanego do Niemiec miałaby wynosić od 22 do 25 proc. w stosunku do dziś obowiązujących opłat.

Wobec tego, że podwyżka ta godzi w eksport drzewnictwa polskiego, sfery zainteresowane zwróciły się do rządu, przedstawiając w obszernym memorjale skutki takiej podwyżki.

CIĘŻKA SYTUACJA W PRZEM. KAMIENIOŁOMÓW.

W prywatnym przemyśle kamieniołomowym sytuacja jest bardzo ciężka ze względu na stale zmniejszające się zapotrzebowanie.

Poza ogólnym kryzysem gospodarczym i słabym ruchem budowlanym w dużej mierze przyczynia się do tego kierowanie wszystkich zamówień instytucyj państwowych i samorządowych do kamieniołomów państwowych. Właściciele prywatnych kamieniołomów w obawie że taki stan rzeczy może ich zmusić do zamknięcia warsztatów pracy, zabiegają w Min. Robót Publicznych o przydział zamówień rządowych.

NAJWYŻSZY W EUROPIE RUCH BUDOWLANY W SZTOKHOLMIE.

Sztokholm przeżywa obecnie rekord ruchu budowlanego. Według danych biura statystycznego w Sztokholmie w ciągu pierwszego kwartału br. zarejestrowano tam wykończenie 4000 nowych izb, wydano licencyj na budowę 5.600 izb. W dniu 1 kwietnia 1930 r. było w budowie 15 000 izb.

NOWY DRAPACZ NIEBA LICZYĆ BĘDZIE 105 PIĘTER.

W Nowym Jorku powstał projekt zbudowania olbrzymiego drapacza nieba, liczącego 105 pięter, któryby się wznosił wysoko ponad wszystkie inne budowle w samym środku nowojorskiego okręgu finansowego.

Olbrzym ten miałby być skończony już za dwa lata. Dokładna jego wysokość w metrach nie jest jeszcze wiadoma, gdyż plany nie zostały jeszcze wykonane, choć budowa uważana jest za postanowioną.

Budynek cały będzie miał za podstawę przestrzeń gruntu wynoszącą 30 tysięcy stóp kwadratowych i będzie się zwężał stopniowo ku górze aż wreszcie skończy się olbrzymim masztem chorągwianym, sterczącym na jego kopule.

Koszta tego „drapacza nieba nad drapaczami" obliczają na ćwierć miljarda złotych polskich.

Z rynku materjałów budowlanych, metali i wyrobów metalowych.

MATERJAŁY BUDOWLANE.

Warszawa, 17. 6. Na rynku materjałów budowlanych płacono przy warunkach wekslowych za 1000 sztuk loco cegielnia podmiejska: Cegła 70—80, fracht 15—20, razem franco wagon Warszawa 90—95, zwózka na budowę 10—15, razem więc cena cegły loco budowa wynosi 100—110 zł., cegła górnośląska loco cegielnia G.-Śląska kosztuje 60 zł. plus fracht do Warszawy 35, loco stacja Warszawa 95, loco budowa cegła śląska kalkuluje się 100—105, cegła częstochowska loco cegielnie częstochowskie 58—60, fracht 30—32, franca stacja Warszawa 90—92, loco budowa 100—105; cegła dziurawka za 1000 sztuk 102—110 zł., franco budowa. Dachówka franco budowa za 1000 sztuk karpiówka 160—175 zł., franco wagon Warszawa, dachówka falcówka —. Kafle białe środkowe I gat. 50 gr., narożne I gat. zł 1, kaniesy środkowe 75 gr., narożne zł. 1.50 (ceny za sztukę), komplet bandy gładkiej 22.50. Ceny powyższe za kafle loco skład w Warszawie. Cement tylko za gotówkę, zasadnicza cena syndykatu franco wagon Warszawa za 100 kg. wynosi 9.50, cena więc beczki 200 kg. w Warszawie wyniesie 9.50, plus 9.50, plus opakowanie 3.80, plus stemple i podstawienie wagonu 0.25, razem 23.05, doliczając do tego 1 zł. zwózkę na skład i zarobek hurtownika, oraz podatek obrotowy, dojdzie do ceny loco skład 26, loco budowa 27 zł., cena beczki 180 kg. wyniesie odpowiednio 24 i 25, w opakowaniu papierowem cement kalkuluje się 1.60 gr. taniej, ponieważ cena opakowania za worek wynosi 55 gr., co przy 200 kg. stanowi 2.60 zł., czyli worek 50 kg. kosztować będzie na wagonie w Warszawie 5.39 zł. loco budowa, cement ze składu kalkulować się będzie przy dostawach większych 6.25 zł. Wapno w różnych gatunkach franco wagon Warszawa za 100 kg. Kadzielnia kielecka I gat. 6.00, — II gat. 5.40, — III gat. 5.00, Jaworznia kielecka 5.40, Zagórze kieleckie 5.00, Wietrznia kielecka 5.20, Chęciny kieleckie 5.40, Rudniki — Rędziny częstochowskie 4.75, — sosnowieckie 4.60—4.80 i Piechcin poznański 4.85. Zwóz wapna na skład i ze składu na budowę kosztuje 2.00, tak, że cena najlepszego wapna loco budowa dochodzi do 7.50, maksimum 8, wapno lasowane za 1 metr sześc. z dostawą na budowę 45—50 zł., stare lasowane, mające conajmniej rok, oddawanę jest w cenie minimum 50 zł., a młodsze 45 zł. Gips solwayowski za 100 kg. loco skład murarski 11, sztukatorski 12, modelowy 13, a alabastrowy 17, wszystkie te gatunki loco budowa o 1 zł. drożej. Gips kielecki jest znacznie tańszy i kalkuluje się od 3—4 zł. na worku 100 kg. taniej. Wskutek braku kredytów budowlanych, sezon w tym roku jeszcze się nie rozpoczął, to też ceny materjałów budowlanych utrzymują się nadal na bardzo niskim poziomie, przyczem konkurencja ze strony składów jest bardzo duża. Najlepiej widzimy to w ofertach przedstawionych przez składy przedsiębiorstwom budowlanym bezwzględnie pewnym, płacącym za materjał gotówką. Ciągle spotykamy się z tem, że można nabyć metr sześc. wapna lasowanego po cenie 40 zł., a cement za worek po 6.10 zł. i beczkę 180 kg. po 23 zł. Co się tyczy cegły, to handel nią odbywa się przeważnie na warunkach wekslo-



wych, przyczem przy zapłacie gotówkowej udzielane są znaczne rabaty. Ożywienia w dziale budowlanym spodziewać się należy dopiero w miesiącu sierpniu, a więc wtedy, kiedy Bank Gospodarstwa Krajowego zacznie przydzielać na serjo kredyty budowlane.

Poznań, 17. 6. Związek Poznańskich Cegielni, Sp. z o. o., notuje za 1000 sztuk loco cegielnia: Cegłę iłową 63, dziurowkę 70, „Kleina Foerstera" 120, „Westfala" 12-stka 260, „Westfala" 15-stka 270, płyty ścienne 180, dachówka 150, kliny duże 275, kliny krótkie 250, gąsiory 1200, dreny 1½ cala 77, — 2 c. 105, — 3 c. 190, — 4 c. 300, — 5 c. 450, — 6 c. 620, — 7 c. 1000 i 8 c. 1400. — Ceny bez zmiany.

Katowice, 17. 6. Ceny w hurcie za 1 m.³ loco skład Katowice: Belki 110, szalówka 85, łaty 110, stolarka 150—170, podłogowe 135 do 145, dębina 250, kopalniaki dol. 5.25. W handlu hurtowym daje się zauważyć pewna poprawa i ożywienie. Składnicy jednak są bardzo ostrożni przy sprzedaży, bo w branży tej jak i w przemyśle budowlanym jest silny brak gotówki i zbytnie zaangażowanie się może pociągnąć za sobą trudności w regulacji transakcyj kredytowych. Zbyt na kopalniaki w ostatnim miesiącu utrzymał się na poprzednim poziomie, to znaczy nadal stanowi 40 proc. normalnego zapotrzebowania.

Łódź, 17. 6. Ceny cegły za 1000 sztuk loco budowa zł. 58.55. Tendencja słaba. Popytu niema. Cegielnie sprzedają cegłę niżej kosztów własnych.

SUROWCE I ARTYKUŁY TECHNICZNE DLA PRZEMYSŁU METALOWEGO.

Ceny hurtowe na surowce i artykuły techniczne dla przemysłu metalowego w dniu 12 czerwca 1930 r. w złotych (podług danych S. A. „Zjednoczeni Polscy Przemysłowcy Metalowi").

a) za 1 tonę franco wagon stacja załadowania:	zł. gr.
Surówka „Starachowicka" (franco wagon huta) Nr. 0	220.—
Surówka „Starachowicka" „ Nr. 1	215.—
Surówka „Starachowicka" „ Nr. 2	210.—
Złom żeliwny (fragment lany maszynowy)	155.—
Żelazo handlowe krajowe	350 +2%
Bednarka gorąco walcowana	422,5+2%
Walcówka (drut okrągły od 5½—13 mm., kwadratowy od 5¼—8 mm.)	398.5
Blacha (cena zasadnicza) gruba 5 mm. i wyżej	432,5+2%
Blacha cienka do 5 mm.	525 +2%
Koks karwiński	67.—
Koks górnośląski twardy	50.80
Koks górnośląski miękki	50.80
Węgiel kowalski myty cieszyński	67.—
„ górnośląski gruby	40.50
„ górnośląski kostka	42.—
„ dąbrowski gruby	38.10
„ dąbrowski kostka	39.60
Cegła ogniotrwała normalna	135.—
Bednarka zimno walcowana	—.—
Cegła ogniotrwała kopułakowa	150.—
Glina ogniotrwała mielona	60.—
Mączka szamotowa	80.—
Zaprawa szamotowa	70.—
Kamień wapienny	7.—

METALE I WYROBY METALOWE.

Warszawa, 17. 6. Ceny blachy w sprzedaży półhurtowej za 1 kg. w zł.: Blacha cynkowa 1.24 zł., w sprzedaży detalicznej 1.28, blacha ocynkowana „20" 1.20, „22" 1.25; blacha biała angielska —. Na rynku blachy cynkowej zapotrzebowanie w tygodniach ostatnich było w hurcie niewielkie i to tak w stolicy, jak i na prowincji, a to wobec niezmiernie słabego tempa w rozwoju ruchu budowlanego. Z powodu niskiej ceny, jaka utrzymuje się na cynk na giełdzie londyńskiej, ceny blachy cynkowej kształtowały się również znożkowo, ulegając w ciągu ostatnich paru miesięcy ciągłemu spadkowi. Hurtownicy stosują obecnie wielką ostrożność w udzielaniu towaru odsprzedawcom na kredyt, który w ostatnich czasach dochodził do 4 miesięcy. Wypłacalność jest w dalszym ciągu słaba. Zbyt blachy ocynkowanej jest w dalszym ciągu słaby. W związku z dużem obniżeniem się cen na blachę cynkową, ta ostatnia zaczęła kalkulować się przy pokryciu dachów domów taniej od ocynkowanej, biorąc pod uwagę wagę obu blach. Wobec tego jednak, iż ceny blachy ocynkowanej zmianom nie uległy, gdyż blacha żelazna, będąca surowcem, nie staniała, producenci blachy ocynkowanej, chcąc zainteresować kupców w nabywaniu tego towaru, podwyższyli im rabaty z dniem 1 kwietnia o 50 proc., przyczem warunki płatności są podobne jak i przy zakupie blachy cynkowej, t. j. kredyt średnio dochodzi do 4 miesięcy.

Katowice, 17. 6. Surówka odlewnicza Nr. 1 „Huta Pokój" oraz Górnośląskich Zjednocz. Hut Królewskiej i Laury, — reprezentacja: Towarzystwo Sprzedaży Surówki Żelaznej, Sp. z ogr. odp. w Warszawie, Al. Jerozolimska 11, cena za tonę 220 zł. loco stacja wysyłająca.

Berlin, 17. 6. Urzęd. W RM. za 100 kg.: Miedź elektrolityczna na dostawę cif Hamburg —, Oryginalne aluminjum hutnicze 98—00 proc. w blokach 190, — w sztabach walcowanych i ciągnionych 194, Nikiel czysty 98—99 proc. 350, Antymon Regulus 53—55, Srebro w sztabach ca. 900 za kg. 46½—48½, Złoto w wolnych obrotach za 10 gr. 28—28.20, Platyna w wolnych obr. 1 gr. 5—7.

Londyn, 17. 6. Srebro 15¹³/₁₆, Srebro na dostawę 15⁵/₈, Złoto 85 dol. za 1 uncję.

DRZEWO.

Bydgoszcz, 17. 6. Dyrekcja Lasów Państwowych w Bydgoszczy notowała w mies. maju br. przeciętnie za 1 m. sześc. budulca sosnowego loco wagon zł. 45, za 1 m. sześc. kopalniaka sosnowego loco wagon zł. 33. Na przeciętnej odległości od stacji okolejowej 8 km. Ceny drzewa pozostały bez zmiany, prócz budulca sosnowego, którego cena spadła o 2 zł. na 1 mtr. sześc.

Lwów, 17. 6. Na rynku drzewa sytuacja beznadziejna przy zupełnym braku zainteresowania i wślad za tem brak cen transakcyjnych. Żądają za materjał budowlany 9 dol., stolarski 16—17 dol. bez odbiorców. Tendencja naogół bardzo słaba.

NOTOWANIA CEN NA ARTYKUŁY TECHNICZNE.

Hurtownia pasów transm., szczeliw węży, narzędzi, „ZENIT", Kraków, Szpitalna 7, telefon 4231, 2721.

		Zł
1.	Płyty uszczeln. na wys. ciśn. or. „The plate Rowanit"	5.80 1 kg.
2.	Rzemyki do szycia pasów	11.20 1 kg.
3.	Rzemyki do szycia chromowe	16.70 1 kg.
4.	Proszek karborundowy	3.20 1 kg.
5.	Pakunki konopne, graf.	3.20 1 kg.
6.	Kompozycja 83 proc. gwar.	7.40 1 kg.
7.	Pasy „Balatoid" n.p. 150 m/m. sz.	18.— 1 m.
8.	Bawełna do czyszczenia maszyn kolor. zagr.	1.28 1 kg.
9.	Gwintowniki, rozwiertarki 35 proc. rab., inne art. na zapytanie.	

Odsprzedawcom rabaty!

ZŁOTY W DNIU 17 CZERWCA 1930 ROKU.

Gdańsk, 57.64—57.78; Złoty 57.66—57.81; **Berlin** przekaz na Warszawę 46.85—47.05; na Poznań 46.825—47.025; na **Katowice** 46.80 do 47.00; **Londyn** 43.34; **Medjolan** 214; **Nowy Jark** 11.23; **Zurych** 57.87.

Przetargi • Submisje • Licytacje

OGŁOSZENIE PRZETARGU.

Urząd Budowy Gmachów Państwowych w m. st. Warszawie rozpisuje publiczny przetarg ofertowy na dokończenie robót budowlanych gmachu Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie przy ul. Rakowieckiej.

Ślepe kosztorysy, warunki techniczne oraz warunki przetargowe otrzymać można w biurze Urzędu przy ul. Długiej Nr. 50, II-e piętro, w godzinacch 9—12, za opłatą 10 złotych.

Tamże przeglądać można: przepisy tymczasowe o oddawaniu państwowych dostaw i robót w zakresie działania Ministerstwa Robót Publicznych, projekt umowy oraz projekt budynku.

Oferty w zapieczętowanych kopertach z napisem: „Oferta na dokończenie robót budowlanych gmachu Szkoły Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie", wraz z dowodem złożenia 4 proc. wadjum od sumy oferowanej, składać należy do dnia 1 lipca r. b. w biurze Urzędu przy ul. Długiej Nr. 50, do godziny 12-ej.

Bezpośrednio potem nastąpi otwarcie ofert.

Kierownik Urzędu Budowy Gmachów Państwowych w m. st. Warszawie

w z. (—) S. Tomorowicz.

OGŁOSZENIE PRZETARGU.

Publiczny przetarg ofertowy rozpisuje Urząd Budowy Gmachów Państwowych w m. Warszawie na budowę Magazynu Surowców przy Państwowej Fabryce Wyrobów Tytoniowych przy ul. Kaliska 1 w Warszawie.

Ślepe kosztorysy, warunki przetargu, warunki techniczne, oraz przepisy o oddawaniu państwowych dostaw i robót w zakresie działania Ministerstwa Robót Publicznych otrzymać można w Urzędzie Budowy Gmachów Państwowych w m. st. Warszawie, Długa 50 I p. w godzinach od 9-tej do 12-tej za opłatą zł 15.00, tamże przeglądać można projekt budynku i obliczenia statyczne.

Oferty w zapieczętowanych kopertach z napisem: „Oferta na budowę magazynu surowców przy Państwowej Fabryce Wyrobów Tytoniowych w Warszawie" wraz z dowodem złożenia wadjum w wysokości 4 proc. sumy ofertowej, składać należy do dnia 27 czerwca 1930 roku godz. 12 w południe w biurze Urzędu Budowy Gmachów Państwowych w m. st. Warszawie, ul. Długa 50, II p.

Bezpośrednio potem nastąpi otwarcie ofert.

Kierownik Urzędu Budowy Gmachów Państwowych w m. st. Warszawie

w z. (—) S. Tomorowicz.

PRZETARG PUBLICZNY.

Wobec anulowania w dniu 10 czerwca 1930 roku przetargu na wykonanie urządzeń słaboprądowych i transportowych w rozbudowanym gmachu Centrali P. K. O. przy ul. Świętokrzyskiej 31/33 w Warszawie, Pocztowa Kasa Oszczędności ogłasza powtórny przetarg na powyższe urządzenia.

Po odbiór warunków przetargu, opisu instalacji i ślepego kosztorysu, które będą wydawane za opłatą zł 20.00, oraz po wszelkie informacje należy zgłaszać się do Wydziału Budowlanego P. K. O., ul. Świętokrzyska Nr. 31 (parter), gdzie również będzie wyłożone do przejrzenia projekt instalacji.

W przetargu mogą brać udział wyłącznie firmy instalacyjne, koncesjonowane i wykonywujące urządzenia słaboprądowe.

Oferty zestawione na otrzymanym ślepym kosztorysie z dołączeniem dowodu złożenia wadjum w wysokości 20.000 zl, w kopertach zalakowanych bez nagłówków firmowych, składać należy w Wydziale Budowlanym P. K. O. do dnia 10 lipca 1930 roku, do godziny 12-ej.

Dnia 10 lipca 1930 roku, o godz. 13-ej min. 30 nastąpi publiczne otwarcie ofert.

Pocztowa Kasa Oszczędności zastrzega sobie prawo swobodnego wyboru oferenta, bez względu na wysokość oferty, względnie anulowanie przetargu.

Pocztowa Kasa Oszczędności.

PRZETARG PUBLICZNY.

Wobec anulowania w dniu 12. 4. 1930 r. przetargu na wykonanie instalacji prądów silnych dla siły i światła w rozbudowanym gmachu Centrali P. K. O. przy ulicy Świętokrzyskiej 31/33 w Warszawie, Pocztowa Kasa Oszczędności ogłasza powtórny przetarg na powyższe instalacje.

Po odbiór warunków przetargu, opisu instalacji i ślepego kosztorysu, które będą wydawane za opłatą zł 20, oraz po wszelkie informacje należy zgłaszać się do Wydziału Budowlanego P. K. O., ul. Świętokrzyska 31, (parter), gdzie również będzie wyłożony do przejrzenia projekt instalacji.

W przetargu mogą brać udział wyłącznie firmy instalacyjne, koncesjonowane.

Oferty zestawione na otrzymanym ślepym kosztorysie z dołączeniem dowodu złożenia wadjum w wysokości zł 14.000 w kopertach zalakowanych bez nagłówków firmowych, składać należy w Wydziale Budowlanym P. K. O. do dnia 24 czerwca 1930 r. do godz. 12-ej.

Dnia 24 czerwca 1930 r. o godz. 12 min. 30 nastąpi publiczne otwarcie ofert.

Pocztowa Kasa Oszczędności zastrzega sobie prawo swobodnego wyboru oferenta bez względu na wysokość oferty, względnie anulowania przetargu.

Pocztowa Kasa Oszczędności.

OGŁOSZENIE.

Magistrat stoł. miasta Poznania potrzebuje na rok obecny około 1.200 mtr. drzewa opałowego w szczapach I. kl. loco Poznań Tama Garbarska. Oferty składać należy w Taborze Miejskim — Wolnica 1 do dnia 30-go czerwca 1930 r.

Magistrat X/5.

PRZETARG OFERTOWY

5 Okręgowe Szefostwo Budownictwa w Krakowie rozpisuje przetarg ofertowy nieograniczony na remont koszar im. Gen. Kamieńskiego (5 D. A. K. w Zakrzówku).

Wszelkich informacyj udziela referat tech. 5 Okręgowego Szefostwa Budownictwa w Krakowie od godz. 12 do 13, gdzie też wyłożone są do wglądu plany.

Druki ofertowe do nabycia za zwrotem kosztów w 5 Okr. Szefostwie Bud. w Krakowie.

Zabezpieczenie (wadjum) w wysokości 5 proc. oferowanej kwoty należy składać w Kasie Skarbowej w Krakowie.

Druki ofertowe należy wypełnić ściśle według podanych przepisów, mają one zawierać osobno cenę jednostkową na materjał, a osobo na robociznę.

5 Okręgowe Szefostwo Budownictwa zastrzega sobie prawo dowolnego powiększenia lub pomniejszenia robót.

Druki ofertowe w 2 egzemplarzach w zamkniętych kopertach opatrzonych pieczęciami lakowemi i napisem „przetarg na remont koszar 5 D. A. K." należy składać w 5 Okręgowem Szefostwie Budownictwa w Krakowie do dnia 26 czerwca 1930 r., godz. 10-ej, poczem nastąpi komisyjne otwarcie tychże.

Szefostwo Bud. zastrzega sobie dowolny wybór oferenta, oraz prawo przeprowadzenia dodatkowego przetargu ustnego. Oferty złożone nie na formularzach Szefostwa i bez załączników nie będą rozpatrywane.

Kraków, dnia 13 czerwca 1930 r.

Z-ca Szefa Budownictwa O. K. V.
(—) Inż. Konarski, kapitan.

PRZETARG.

Dnia 3 lipca b. r. o godzinie 10-tej odbędzie się nieograniczony przetarg w Głównej Składnicy Narzędzi i Taboru Kolejowego w Krakowie - Bonarce, ul. Łagiewnicka L. 37, na różne materjały i narzędzia.

Warunki oraz oglądnięcie przedmiotów na miejscu codziennie w godzinach urzędowych.

Wojskowy Zakład Zaopatrzenia Inżynierji.

OGŁOSZENIE ROZPRAWY OFERTOWEJ.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Krakowie odda w drodze publicznego przetargu wykonanie parowozowni i popielnicy na stacji Jaworzno.

Roboty mają być ukończone do 30 listopada 1930 r.

Bliższe postanowienia o wnoszeniu ofert, warunki wykonania budowy, plany, formularze ofertowe, opisy budowy i t. d. można przeglądać wzgl. nabywać po 5.00 zł. począwszy od 12 czerwca 1930 r. w Wydziale III (Drogowym, Drzwi Nr. 195), w wymienionej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych.

Odnośne oferty, które można sporządzić tylko na przepisanym formularzu, należy wnosić odpowiednio zapieczętowane z napisem:

„Oferta na budowę parowozowni i popielnicy na stacji „Jaworzno" najpóźniej do dnia 8 lipca 1930 r. godziny 12-tej w południe do Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie.

Otwarcie ofert nastąpi tego samego dnia o godzinie 13-tej w Wydziale Drogowym Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie.

Oferenta obowiązuje oferenta do dnia 9 sierpnia 1930.

Poręczne (wadjum), które należy złożyć w Kasie Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych równocześnie z wniesieniem oferty wynosi zł 4.000. W razie przyjęcia oferty wadjum ma być uzupełnione do 6 proc. sumy oferowanej i stanowić będzie kaucję.

Jeżeli oferent nie podpisze wszystkich wskazanych i do przeglądnięcia wyłożonych załączników, albo nie złoży porecznego w czasie przepisanym do wnoszenia ofert, to ofertę jego uważać się będzie jako nieistniejącą, jak również nie uwzględni się ofert, w których podane przez Dyrekcję warunki w jakikolwiek sposób będą zmienione.

W końcu zaznacza się, że Dyrekcji przysługuje prawo unieważnić przetarg bez podania powodów jak również prawo wyboru oferenta bez względu na wysokość oferty.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych
w Krakowie.

OGŁOSZENIE.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Wilnie, przy ul. Słowackiego Nr. 2 podaje do wiadomości, że w dniu 11 lipca 1930 roku odbędzie się przetarg publiczny na sprzedaż następujących przedmiotów:

1) Starych obrabianek do metali i drzewa, przeważnie niekompletnych,
2) Części gatrowych,
3) Części do pędni,
4) Pomp,
5) Silników spalinowych,
6) Kotłów parowych i lokomobil,
7) Narzędzi wiertniczych,
8) Części maszynowych,
9) Starych narzędzi mierniczych, ślusarskich, stolarskich i innych,
10) Różnych koszy do wywrotek,
11) Różnych łóżek żelaznych,
12) Różnego inwentarza wysortowanego,
13) Zbiorników z blachy.

Wymienione przedmioty w ilości około 1.200 szt. znajdują się w magazynach zasobów przy stacjach Wilno i Brześć, gdzie mogą być oglądane w godzinach urzędowych.

Szczegółowe wykazy sprzedawanych objektów są do obejrzenia w Wydziale zasobów. Informacyj udziela dział zakupów wydziału zasobów, (3 piętro, pokój Nr. 38), w dnie urzędowe od godz. 12 do 14-ej.

OGŁOSZENIE PRZETARGU.

3 Okręgowe Szefostwo Budownictwa Grodno ogłasza na dzień 26 czerwca 1930 roku godzina 10-ta przetarg nieograniczony na:

1) zaprowadzenie istalacji elektrycznej w nowo wybudowanych blokach baonowych w Wilnie i Helenowie koło Mołodeczna.

2) ogrodzenie składów na Laskówce pod Wilnem.

3) budowę magazynu (przybudówka) w Grodnie.

4) remont pieców piekarskich w Suwałkach.

Oferty w zalakowanych kopertach składać do dnia 26 czerwca 1930 r. do godz. 10-ej w kancelarji 3 Okr. Szefostwa Budownictwa Grodno, ul. 3 Maja 6, gdzie otrzymać można ślepe kosztorysy za zwrotem kosztów i zasięgnąć wszelkich informacyj dotyczących przetargu.

Wadjum w wysokości 5 proc. oferowanej sumy należy wpłacić do odnośnej Kasy Skarbowej, dowód wpłacenia dołączyć do oferty.

Szefostwo Budownictwa zastrzega sobie prawo dowolnego wyboru oferenta, redukcji robót oraz ewentualnego unieważnienia przetargu.

3 Okręgowe Szefostwo Budownictwa Grodno.

PRZETARG PUBLICZNY.

Magistrat — Wydział Budownictwa ogłasza niniejniejszem przetarg na roboty: szklarskie, malarskie (budowlane i inwentarza) i zduńskie, w związku z przeprowadzeniem dorocznego remontu w szkołach powszechnych.

Przetarg odbędzie się w sposób ofertowy, pisemny.

Warunki przetargu oraz ślepe kosztorysy otrzymać można w Oddziale Technicznym, Plac Wolności 14, III piętro, pokój 49.

Oferty składać należy w Wydziale Budown., Łódź, Plac Wolności 14, III piętro), pokój 44, do dnia 25 czerwca 1930 roku do godz. 10-ej w kopertach podwójnych, zalakowanych pieczęcią firmową z napisem „Oferta do przetargu, mającego się odbyć dnia 25 czerwca 1930 roku na doroczny remont szkół powszechnych" i podaniem nazwy firmy wraz z adresem.

Wewnętrzna koperta winna zawierać samą ofertę, zewnętrzna zaś prócz wspomnianej koperty, także dowód złożenia wadjum do depozytu Kasy Miejskiej w wysokości:

dla robót szklarskich zł 200.—
dla robót malarskich zł 300.—
dla robót zduńskich zł 300.—

Wadjum składać należy w gotowiźnie.

Otwarcie ofert nastąpi w dniu 25 czerwca 1930 roku o godz. 12-ej w pomienionym Wydziale, w obecności oferentów lub ich pełnomocników.

Magistrat m. Lodzi.

PRZETARG.

Komitet Budowy Gmachu Zarządu Funduszu Bezrobocia w Toruniu rozpisuje przetarg na prace centralnego ogrzewania tego gmachu.

Ślepe kosztorysy za opłatą 10,00 zł oraz bliższe informacje otrzymać można w Kierownictwie Budowy biuro Państwowy Urząd Budownictwa Naziemnego. Oferty w opieczętowanych kopertach z napisem „Oferta na prace centralnego ogrzewania przy gmachu Funduszu Bezrobocia" składać należy w Urzędzie Wojewódzkim w Toruniu, pokój nr. 50 do godziny 11-ej dnia 1 lipca 1930 r., załączając dowód ze złożonego wadjum w Kasie Skarbowej w wysokości 5% sumy ofertowej.

Po tej godzinie rozpocznie się rozprawa ofertowa. Dowolny wybór oferenta zastrzega się.

Kierownik Budowy: (—) inż. Nickrasz.

LICYTACJA.

Dnia 2 lipca 1930 r. o godzinie 10-ej rano w Urzędzie Celnym w Zbąszyniu odbędzie się licytacyjna sprzedaż następujących towarów:

a) poważniejsza ilość różnorodnych przedmiotów zatrzymanych w ruchu podróżnym, a niepodjętych w przepisowym terminie, między innemi gramofony, aparat fotograficzny, aparat medyczny, maszyna do pisania, odzież, bielizna, tkanina i t. p.

b) 2016 kg. części składowe generatorów elektr.

c) 1562 kg. drabinki, schodki i platformy żelazne.

d) 6.5 kg. kwas solno-siarczany (Chlorsulfonsäure),

e) 2 rowery używane.

Uwaga: Towar wymieniony pod literą d i e, zostanie sprzedany pod warunkiem powrotnego wywozu za granicę.

Spis towarów wystawionych na licytację, wyłożony będzie w Urzędzie Celnym od dnia 20 czerwca do 2 lipca 1930 r.

W wypadku niesprzedania wszystkiego towaru wystawionego na pierwszej licytacji, ponowna licytacja odbędzie się dnia 9 lipca r. b. o godz. 10-ej bez ponownej publikacji w gazetach.

Urząd Celny w Zbąszyniu.

OGŁOSZENIE PRZETARGU.

na budowę 7-mio klasowych szkół powszechnych bliźniaczych w Janowie Lubelskim.

Komitet budowy 7-mio klasowych szkół powszechnych bliźniaczych w Janowie lubelskim ogłasza konkurs na roboty przy budowie szkół w stanie surowym oraz więźby dachowej.

Roboty obejmują: „1) wykopanie 400 metr^3 ziemi pod fundamenty, 2) wykonanie 1.300 metr.^{3} muru, 3) wykonanie 1.370 metr^2 stropów Kleina, 4) wykonanie robót ciesielskich w budynku długości 52 metr. i szerokości 12,8 metr., 5) wykonanie robót stolarskich — 90 otworów".

Materjał budowlany dostarcza Komitet.

Oferty należy składać w zalakowanych kopertach: „Oferta na budowę szkoły w Janowie" w Magistracie m. Janowa Lubelskiego do dnia 25 czerwca 1930 r. włącznie. Rozstrzygnięcie konkursu nastąpi dnia 26-go czerwca 1930 r. o godz. 18-tej.

Do oferty należy dołączyć wadjum w wysokości 5 proc. oferowanej sumy w gotówce lub w papierach wartościowych.

Komitet zastrzega sobie wybór oferenta, jako też rozpisanie nowego przetargu w/g zmniejszenia ilości robót.

Bliższych szczegółów udziela Magistrat m. Janowa Lubelskiego, gdzie można otrzymać ślepe kosztorysy.

Janów, dnia 10. 6. 1930 r.

Przewodn. Komitetu, Burmistrz m. Janowa-Lubelskiego (podpis nieczytelny).

OGŁOSZENIE PRZETARGU.

Powiatowy Zarząd Drogowy w Sokalu rozpisuje dodatkowy publiczny przetarg ofertowy na dostawę szutru z kulaków dniestrzańskich w ilości 60 m³ na drogę państwową Nr. 7/1 i 290 m³ na drogę Nr. 8 z ostatecznym terminem dostawy loco droga do dnia 30 września 1930 r.

Oferty pisemne dla każdej drogi zosobna na przepisanych formularzach, wolne od stempla, oraz dowód złożenia przez oferenta wadjum w wysokości 5 proc. oferowanej dostawy, należy składać lub przesyłać pocztą pod adresem Powiatowego Zarządu Drogowego w Sokalu w zapieczętowanych kopertach z napisem: „Oferta do przetargu na dostawę szutru dla Powiatowego Zarządu Drogowego w Sokalu.

Szczegółowe warunki oraz plany dostawy są do przejrzenia w Powiatowym Zarządzie Drogowym w Sokalu, gdzie są również do nabycia urzędowe blankiety ofertowe i warunki dostawy za zwrotem kosztów 1 zł.

Termin składania ofert upływa dnia 8 lipca, godz. 10, poczem nastąpi otwarcie ofert i ewentualnie między wybranymi przez komisję oferentami dodatkowy przetarg ustny.

Powiatowy Zarząd Drogowy zastrzega sobie dowolny wybór ofert niezależnie od wysokości oferowanej ceny.

Sokal, dnia 14 czerwca 1930 r.

Kierownik Tymczasowego Zarządu Powiatowego.
Starosta Z. Olszewski.
Kierownik Powiatowego Zarządu Drogowego
Inż. M. Kastner.

OGŁOSZENIE KONKURSU.

Sekretarjat Uniwersytetu Jagiellońskiego ogłasza niniejszem konkurs na dostawę dla zakładów i gmachów uniwersyteckich w ciągu roku szkolnego 1930/31 środków opałowych, a mianowicie:

1. węgla z kopalń małopolskich, około 600 ton,
2. koksu górnośląskiego, około 400 ton

pierwszorzędnej jakości.

Opieczętowane oferty z napisem „Oferta na środku opałowe dla Uniw. Jagiell." należy nadsyłać z podaniem gatunku węgla i koksu, oraz ceny za 1 ctm. loco gmach, do Sekretarjatu Uniwersytetu Jagiellońskiego w terminie do dnia 28-go czerwca b. r. włącznie, przyczem bliższych wyjaśnień co do warunków dostawy udzieli Kancelarja Uniwersytetu Jagiellońskiego.

Sekretarz Uniwersytetu Jagiell.
Włodzimierz Ottman m. p.

W Krakowie, dnia 14 czerwca 1930 r.

OGŁOSZENIE PRZETARGU.

Wydział powiatowy — Powiatowy Zarząd Drogowy w Drohobyczu rozpisuje publiczny przetarg na wykonanie projektu mostu na Tyśmienicy w Borysławiu.

Projekt powyższy obejmuje:

1) Zdjęcie terenu.
2) Zaprojektowanie skrzyżowania czterech ulic zbiegających się na moście.
3) Obliczenie światła mostu.
4) Zaprojektowanie lokalnej regulacyj Tyśmienicy przy moście.
5) Obliczenie statyczne i projekt szczegółowy mostu wraz z przyczółkami dla mostu drewnianego i żelaznobetonowego.
6) Kosztorys obu alternatyw.

Do przetargu mogą stawać wszyscy polscy inżynierowie, posiadający uprawnienia do wykonywania projektów na terenie Małopolski (Rozp. Min. Rob. Publ. z dnia 7. maja b. r.).

Oferty wraz z podaniem wykonanych projektów mostowych należy składać w protokóle podawczym Wydziału powiatowego w Drohobyczu w zapieczętowanych kopertach z napisem: „Oferta na most w Borysławiu".

Termin składania ofert upływa 30 czerwca 1930 r.

Wyjaśnień ustnych lub pisemnych na żądanie udziela Powiatowy Zarząd Drogowy w Drohobyczu.

Wydział powiatowy zastrzega sobie dowolny wybór oferenta bez względu na wysokość oferty.

W Drohobyczu, dnia 6 czerwca 1930 r.

Z Wydziału Powiatowego:
Kier. Pow. Zarz. Drog. Inż. Jan Czaczkowski, m. p.
Kier. Tymcz. Zarz. Powiatowego:
Starosta Stanisław Porembalski, m. p.

OGŁOSZENIE.

Podaje się do publicznej wiadomości, że ponowny nieograniczony przetarg na dostawę szutru dla konserwacji dróg państwowych i wojewódzkich na rok 1930/31, należących do tutejszego P. Z. D., odbędzie się w poniedziałek dnia 30 czerwca 1930 o godzinie 10-tej rano.

Bliższe informacje, wykazy dostaw i wzory ofert otrzymać można w biurze P. Z. D. w Lubaczowie w godzinach urzędowych.

Kierownik P. Z. D.: Inż. **Ruebenbauer mp.**
Kierownik T. W. P. Starosta: **Dr. Kaszubski mp.**

Sprzedaż - dzierżawy - personel - zastępstwa

Motor benzynowy

dwucylindrowy KS/2. 6/12 P. S. przy 750—1500 obrotach na minutę. Zużycie benzyny 280—320 gr. pro P. S.-godzina. Zgłoszenia do administracji „Rynku Metalowego i Maszynowego" pod nr. 8964

Do sprzedania natychmiast

parowa maszyna

200-konna w dobrym stanie, Kompound, z kondensacją, fabryki I-te Brünner Maschinenfabrik, z kołem linowem 350 mm. 7 rowek, po cenie przystępnej. Adres. 8960

A. Kronenberg, Łódź, Sienkiewicza 66. Tel. 141-19

Motor Diesla

bezkompresorowy, cztero-taktowy, najnowszego modelu, o bardzo łatwem zapuszczaniu, bez podgrzewania głowicy, o sile 6—8 P. S. przy 550—700 obrotach na minutę. Zużycie paliwa (ropy) 200 gr. pro PS-godzina. Zgłoszenia do adm. „Rynku Metal. i Maszyn." pod nr. 8963.

Baterja

akumulatorowa stacyjna

nowa o napięciu 110 Volt, 140 amp./godz. typu I. 2. kompletna polutowana. Zgłoszenia do administracji „Rynku Metalowego i Maszynowego" pod nr. 8965.

Motor trójfazowy

A. E. G. 220/380 Wolt. 24 PS. z uzwojeniem miedzianem, przełącznikiem i wszelkiemi przyborami, po nadzwyczaj niskiej cenie oddadzą 8880

Bracia Schlieper

Tel. 306 **Bydgoszcz** Tel. 361

Młocarnia parowa

Fabr. Clayton Shuttleworth, wyremontowana **54 × 24"** okazyjnie bardzo tanio na sprzedaż. —

Warsztaty — Pogonowski

Łopuszka, p. Kańczuga 8953

Do sprzedania:

1 lokomobila Wolfa stacjonowana 28—45 KM., 12 atm., rok budowy 1907 po gruntownym remoncie.

Do gorzelni:

1 maszynę parową 45 KM.
1 kocioł parowy 80 kw. mtr. rok budowy 1906
1 aparat odbiorczy Fabr. Cegielski, nowy system
1 parownik
1 płuczkę 8934
1 gniotownik
3 baseny na 5.000 ltr., 7.500 ltr., 9.500 ltr., około 40 metrów transmisji kompletny z łożami na 55 m/m, 20 metrów transmisji 75 m/m z łożami.
3 pompy
8 kadzi drewnianych na 3.500 ltr.

Wszystkie wyżej wymienione znajdują się w najlepszym porządku gotowe do użycia, sprzeda bardzo tanio, **Fabr. Maszyn FR. GOŁĄB, Koźmin**, telef. 51, Wlkp.

Sprzedam okazyjnie 2 klm. toru

z szyn 80 mm. w doskonałym stanie z laszami.

Kupię używany kocioł

stojący wodnorurkowy, 7—8 mtr. kw. pow. ogrz. na 2—3 atm.

Biuro Techniczno-Handlowe Inż. Feliks Perl

Warszawa, Wilcza 62 8978

8974

Kompresor

na 8 atm. ciśnienia, działalność 120 cbm. powietrza na godz., napęd motorowy potrzebny od 13 koni, komplet z zbiornikiem i filtrem powietrznym dobrze utrzymany do sprzedania. Informacyj udziela **EMIL ROTKEGEL** **WEŁNOWIEC, ul. św. Jadwigi 9**, powiat Katowicki.

Kocioł parowy i maszyna

płomiennorurowy, 7 atmosfer, 10 kw. mtr. powierzchni ogrzewania, zupełnie w dobrym stanie i gotowy do użytku. Maszyna jednocylindrowa 12 konna natychmiast tanio na sprzedaż za **2 500.— zł.** 8976

Polski Młyn Parowy w Śmiglu.

MOTOR ROPNY

Junkers-Diesel

25 K. M. **nowy**, stojący, jednocylindrowy, kompletny sprzeda tanio loco Bydgoszcz

Inżynier M. STANGENHAUS

Tel. 233 **BYDGOSZCZ**, Poznańska 14

8941

Tarka do koniczyny

system „Ruston Proctor" nie używana korzystnie **na sprzedaż lub zamiana na**

garnitur parowy

do młócenia zboża lub pługi parowe. Zgłoszenia do adm. „Rynku Metalowego i Maszynowego" pod nr. 8967.

8959

1 heblarka

szer. stołu 1200 × 3000 mm. z dwoma suportami, wagi ok. 11 000 kg., w ruchu

1 tokarka

180 × 750 mm. z motorem compl. prawie nowa, była 2 miesiące w ruchu,

Korzystnie do sprzedania. Wiadomość

Ed. Gebauer, Łódź, ul. Juljusza 24

2 lokomotywy

Henschel & Sohn, 4-ro osiowe, na tor 600 mm.

10 wagoników

pullmanowskich, resorowych, 5-tonnowych, na tor 600 mm. — używane, lecz w dobrym stanie okazyjnie do sprzedania.

J. SZWEDE, Warszawa

Grochowska 25 — Telefon 433-20

8958

Skład maszyn rolniczych i warsztat reparacyjny

obrót z ostatnich 2 lat po 600 tys. zł rocznie, dobrze zaprowadzony, w bogatej okolicy, 30 lat istniejący, sprzedam z powodu choroby bardzo korzystnie. Wpłaty potrzeba conajmniej 80 tys. zł, reszta podług ugody. Zgłoszenia pod nr. 8906 do adm. „Rynku Metalowego i Maszynowego".

Bukownik

systemu Ruston Proctor, korzystnie do nabycia. Zgłoszenia do adm. „Rynku Metal. i Maszynowego" pod nr. 8956

Lokomobila Lanza

8951

1921 r., 60/75/90 KM, z powodu powiększenia przedsiębiorstwa korzystnie do oddania. **St. Musioł, Tartak Parowy, Wolsztyn.**

Majster-kierownik

odlewni żelaza i metali

w sile wieku, biegły i doświadczony w prowadzeniu odlewni, z wieloletnią praktyką, pragnie zmienić posadę. Łaskawe zgłoszenia do biura **„Promień" w Łodzi**, ul. Piotrkowska 81, sub. „Majster-kierownik". 8968

GENERALNE

przedstawicielstwo

na bezkonkurencyjny, tani i pierwszorzędny aparat kontrolny dla jazdy samochodowej i dla maszyn, przekażemy zarejestrowanej firmie. **Wysoki zarobek.** Uprasza się o korespondencję w języku niemieckim. 8949

BRÜNSCH & Co., Wien 9

Kolingasse 10

KUPNA

Stare płyty akumulatorowe, szlam, i wszelkie stare metale

kupuje

T. Bielawski, Poznań,

Bukowska 33. — Telefon 6418. 8062

Kupię natychmiast i proszę o oferty na

motor ropny

lub na gaz ssany o sile 15 do 30 KM.

z zastrzeżeniem w dobrym stanie mało użyty lub nowy

Właśc. Młyna L. Maciejewski, Kam. Młyny

8936 **poczta Lubsza,** powiat Lubliniec, Górny Śląsk

Strugarkę do żelaza

używaną lecz w dobrym stanie o długości 3 mtr. strugania **kupię.** Oferty piśmienne prosimy nadsyłać: 8979

M. FAUSTYN, Zakład Mechaniczny i Odlewnia Metali

Piotrków-Tryb., ulica Reymonta Nr. 3

Ca. 250 m² blachy falistej ocynk.

używanej do krycia dachu oraz

motor elektryczny

o sile 3/4 do 2 H. P., 220 Volt **kupię** 8957

W. Bieliński, Rzeżęcin, poczta Morzeszczyn (Pomorze)

Tokarnię

precyzyjną, mało używaną, 1000 mm., 600 kg. wagi **kupią** 8977

WARSZTATY POGONOWSKI, Kańczuga

Kupimy około **30 szt. słupów żelaznych**

najmniej 4,5 m. wysokich, każdy o wytrzymałości najmniej 10 ton pod kran przesuwny. Zgłoszenia do adm. „Rynku Metalowego i Maszynowego" pod nr. 8954.

Poszukuję kupna

motoru na gaz ssany

z generatorem, na około 60 P. S. 8946

K. Łaski — Młyn Koślinka, per Tuchola (Pomorze)

Przy wszelkich korespondencjach z firmami prosimy powoływać się na „RYNEK METALOWY I MASZYNOWY"

„R. Met".

WARUNKI DLA INSERENTÓW I ABONENTÓW.

CENY OGŁOSZEŃ: 1/1 str. 150 zł, ½ str. 80 zł, ¼ str. 45 zł, 1/8 str. 25 zł, 1/16 str. 15 zł. Na I. str. okładki 100%, na II. i IV. str. 50%, na III. str. 30% dopłaty. Artykuły opisowe z dopłatą 100%. Klisze autotypje z wyraźnych fotografii dostarcza się po 14 groszy za cm². W Gdańsku obowiązują powyższe ceny w guldenach. Do Niemiec oblicza się 1/1 str. 150,— Rm., ½ str. 80,— Rm., ¼ str. 45,— Rm., 1/8 str. 25,— Rm., 1/16 str. 15,— Rm. W wydaniach specjalnych obowiązuje taryfa inna. Miejscem wykonania zleceń i zapłaty jest Poznań; w kwestjach spornych miarodajny jest Sąd Grodzki (Okręgowy) w Poznaniu. Na wypadek skargi sądowej, nadzoru sądowego lub konkursu przyznane rabaty upadają. Konto czekowe P. K. O. w Poznaniu Nr. 202-796.